CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 098 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

**TÉMOIGNAGES**

## Le lundi 16 avril 2018

---

**Présidente**

**L'honorable Judy A. Sgro**

# Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

**Le lundi 16 avril 2018**

● (1530)

[*Traduction*]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare ouverte la 68e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la 42e législature. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions la mise à jour des projets d'infrastructure et du plan Investir dans le Canada.

Je vous souhaite à tous la bienvenue. Il fait bon de vous revoir souriants et heureux d'être ici, malgré la température.

Nous recevons les représentants du Bureau du directeur parlementaire du budget: Negash Haile, assistant de recherche; Jason Jacques, directeur principal, Analyse budgétaire et des coûts; et Chris Matier, directeur principal, Analyse économique et financière. Soyez les bienvenus, messieurs. Nous sommes heureux de vous recevoir.

Qui veut commencer?

**M. Jason Jacques (directeur principal, Analyse budgétaire et des coûts, Bureau du directeur parlementaire du budget):** Mon discours préliminaire sera très bref. J'espère que les interprètes pourront y rendre justice, étant donné mon français très douteux.

[*Français*]

Madame la présidente, mesdames et messieurs, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant votre comité aujourd'hui concernant la phase 1 du plan en matière d'infrastructure du Canada.

Je m'appelle Jason Jacques. En plus d'être le chef des finances du Bureau du directeur parlementaire du budget, j'y occupe le poste de directeur principal de l'équipe d'estimation des coûts et d'analyse budgétaire. Je suis accompagné de Negash Haile, l'analyste principal du présent rapport, et de Chris Matier, directeur principal de l'analyse économique et financière.

Le budget de 2016 annonçait la création du nouveau plan en matière d'infrastructure du Canada. Le plan est constitué de deux phases. La phase 1 misait surtout sur des investissements en infrastructure en 2016-2017 et en 2017-2018, dans le but de stimuler l'activité économique à court terme. La phase 2 accorde du financement dans le cadre des plans d'infrastructure plus vastes et à long terme du gouvernement.

En décembre 2017, le directeur parlementaire du budget a envoyé des demandes de renseignements à 32 ministères, organisations et sociétés d'État responsables de tous les projets s'inscrivant dans la phase 1 du plan. Grâce aux réponses obtenues, le directeur parlementaire du budget a répertorié plus de 10 000 projets. Alors que le montant total prévu au budget s'élevait à 14,4 milliards de dollars pour la phase 1, les données fournies par les organisations fédérales montrent que la valeur des projets approuvés et amorcés en 2016-2017 ou en 2017-2018 s'élève à 7,2 milliards de dollars. Ainsi, près de la moitié du budget prévu pour la phase 1 n'a pas encore été attribuée à des projets.

Ces données laissent entendre que les dépenses fédérales en infrastructure de la phase 1 accusent un retard par rapport à l'échéancier initial présenté dans le budget de 2016. Ce retard correspond aussi aux données sur les dépenses publiées par les gouvernements provinciaux dans leurs budgets et aux chiffres publiés dans le budget de 2018 du gouvernement fédéral.

Selon le profil des dépenses mis à jour dans le budget de 2018 et selon nos observations, nous estimons que les dépenses en infrastructure annoncées dans le budget de 2016 ont fait augmenter le niveau du PIB réel de 0,1 % en 2016-2017 et en 2017-2018, créant ainsi de 9 000 à plus ou moins 11 000 emplois en 2017-2018.

Compte tenu des retards relatifs à la mise en oeuvre de la phase 1 du plan, nous estimons aussi que les dépenses initialement prévues en 2016-2017 et en 2017-2018 seront plutôt effectuées en 2019-2020 et en 2020-2021. Comme nous l'avons mentionné dans notre rapport, ces retards accentuent les risques de voir ce gain économique atténué par la politique monétaire de la Banque du Canada.

Je vous remercie de votre attention. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à toutes vos questions concernant ce rapport.

● (1535)

[*Traduction*]

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Liepert, voulez-vous commencer?

**M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC):** Bien sûr, madame la présidente.

Vous n'avez pas parlé en détail des raisons administratives qui expliquaient ces retards. Pourriez-vous nous en parler un peu?

**M. Jason Jacques:** En ce qui a trait aux raisons qui expliquent ces retards, encore une fois, nous n'avons pas fait de demande précise aux ministères et aux organismes à cet égard. Cela étant dit, nous avons discuté avec les gouvernements provinciaux. Nous pouvons également faire référence aux antécédents du gouvernement fédéral et aux défis auxquels il a pu faire face dans la mise en oeuvre des projets d'infrastructure depuis 2002. Je crois que la première raison qui est toujours invoquée, c'est que le gouvernement annonce les programmes et que par la suite, il y a souvent des retards dans l'annonce et la signature des accords avec les gouvernements infranationaux ou les gouvernements provinciaux et les municipalités qui, bien sûr, sont responsables de près de 90 % des capitaux publics et des investissements dans les infrastructures au pays. Il y a toujours une possibilité de retard en ce sens.

De plus, comme nous l'avons souligné dans les rapports précédents et dans nos témoignages devant les divers comités, surtout devant le comité des finances de l'autre chambre, dans le contexte actuel, certains gouvernements infranationaux nous ont dit qu'ils n'avaient pas la même marge de manoeuvre économique. L'annonce du gouvernement en vue d'une augmentation importante des investissements dans les infrastructures peut certainement être bien accueillie à titre de financement supplémentaire, mais en ce qui a trait à la capacité des gouvernements provinciaux et des municipalités à désigner rapidement non seulement les projets existants, mais aussi les nouveaux projets, bien sûr... C'est ce qu'a déterminé le gouvernement fédéral. Il ne veut pas une liste des dépenses prévues des gouvernements provinciaux, mais bien de nouveaux projets, ce qui peut prendre du temps aux gouvernements infranationaux, aux gouvernements provinciaux ou aux municipalités.

Pour revenir à l'essentiel de votre question, lorsqu'on a fait tout ce travail, qu'on a signé les accords et que les gouvernements provinciaux ont désigné les projets, alors il faut tenir des discussions avec le gouvernement fédéral et la fonction publique fédérale sur la nature des projets qui seront financés.

● (1540)

**M. Ron Liepert:** Pouvez-vous me rafraîchir la mémoire? Est-ce que ces projets sont conditionnels à un financement équivalent de la part des provinces et des municipalités?

**M. Jason Jacques:** Elles doivent, à tout le moins, verser une contribution équivalente.

**M. Ron Liepert:** D'accord. Est-ce que c'est un problème?

**M. Jason Jacques:** Dans le cadre de la demande d'information, nous avons demandé à voir les affectations du gouvernement fédéral. De plus, nous avons obtenu des renseignements sur les fonds de contrepartie désignés par les gouvernements provinciaux pour ce type de projet précis.

Pour répondre à votre question, nous n'avons pas dit qu'il s'agissait d'un problème dans le rapport en soi, mais par le passé, nous avons parlé de la mesure dans laquelle à notre avis, les fonds de contrepartie — qui représentent un objectif stratégique du gouvernement fédéral — se perdent dans l'économie. Si les investissements sont équivalents et qu'un investissement d'un dollar du gouvernement fédéral dans les nouvelles infrastructures engendre un investissement équivalent ou supérieur de la part des gouvernements infranationaux, alors ce sont deux dollars qui devraient être injectés dans l'économie et qui n'auraient autrement pas été investis. Ce que nous avons remarqué par le passé, c'est qu'il était difficile de voir cette augmentation. Il ne s'agit pas nécessairement de la liste de projets désignés par le gouvernement fédéral. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons une liste de 10 000 projets pour lesquels on peut voir la contribution fédérale et celle des gouvernements provinciaux et des autres ordres de gouvernement, mais en ce qui a trait aux données globales, il est difficile de voir les réelles contributions.

**M. Ron Liepert:** Il me semble que nous soyons devant un enjeu de politique. Si je vous comprends bien, les provinces et les municipalités ont déjà investi de leur argent au cours d'une certaine période. Tout gouvernement devrait établir un plan quinquennal pour l'investissement dans les infrastructures. Ensuite, le gouvernement fédéral arrive et dit: « Nous allons investir tout cet argent, mais vous devrez verser un montant équivalent ». Donc, vous demandez aux autres ordres de gouvernement de doubler leur engagement dans certains cas. Est-ce que cela vous semble logique sur le plan des politiques?

**M. Jason Jacques:** Bien sûr, le Bureau du directeur parlementaire du budget ne commente pas les politiques. Cela ne relève pas de notre mandat. Cela étant dit, je tiens à souligner qu'il s'agit d'un plan de 12 ans. Lors de nos témoignages devant d'autres comités, nous avons fait valoir ceci: bien qu'il puisse s'agir d'un défi au départ — comme vous l'avez dit, toutes les grandes municipalités ou les gouvernements provinciaux élaborent leur plan pluriannuel longtemps d'avance — et qu'il puisse y avoir des frictions ou des pressions supplémentaires au début lorsqu'un autre joueur arrive à la table avec de nouveaux investissements, on peut s'attendre à ce qu'au cours d'une période de 12 ans, on puisse intégrer les fonds supplémentaires dans le cadre des plans pluriannuels.

**M. Ron Liepert:** Est-ce que, dans le cadre de son étude, le Comité devrait songer à cette possibilité ou proposer que les fonds ne servent pas à de nouveaux projets, mais puissent être utilisés pour les projets déjà prévus dans le budget des provinces et des autres ordres de gouvernement?

**M. Jason Jacques:** Il ne nous revient pas de dire au Comité ce qu'il devrait étudier. Cela étant dit, d'un point de vue technique, c'est une question très intéressante et très importante, en vue de nos prévisions. Encore une fois, le défi pour nous au départ était de déterminer combien de fonds seraient inutilisés en 2016 et à l'avenir, en se fondant sur l'historique du gouvernement fédéral, dont les fonds inutilisés chaque année depuis 2002 représentent entre 15 et 40 %. Il nous serait certainement utile d'obtenir des précisions techniques à cet égard.

De plus, par le passé, nous avons dit que ce serait utile pour les parlementaires, lorsqu'ils débattent de la possibilité d'aller de l'avant rapidement avec les projets d'infrastructure et de la possibilité de faire avancer rapidement ces projets de manière ciblée.

**La présidente:** Merci.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

**M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.):** Merci, madame la présidente.

J'apprécie les observations de mon collègue d'en face. Pendant les 14 années que j'ai été maire, l'une de mes principales causes de frustration était le sujet d'aujourd'hui. Je tiens à l'approfondir un peu plus et dévoiler la réalité de certaines des expériences que, j'en suis sûr, beaucoup vivent quotidiennement dans la répartition des fonds destinés aux infrastructures.

En fait, c'est devenu une enveloppe durable de financement des municipalités. Nous, dans les ordres supérieurs de gouvernement, nous dépendons des municipalités pour établir des plans stratégiques qui sont surtout des plans d'améliorations locales. Comme mon collègue d'en face l'a dit, des plans censés s'étaler sur trois à cinq ans. La demande de fonds est adressée à la province et à l'ordre fédéral, et la province est la répartitrice de ces fonds.

Mes deux questions concernent précisément cette répartition des fonds.

D'abord, le directeur parlementaire du budget a-t-il tenu compte du temps que prennent les provinces ou les territoires avant de signer des accords bilatéraux? Par exemple, la deuxième phase a été lancée il y a quelques mois, et, jusqu'ici, seulement sept provinces ou territoires ont signé leurs accords. C'est très frustrant avant d'obtenir leur signature pour commencer à distribuer l'argent.

Ensuite, nous voyons souvent des retards dans les travaux. Le directeur parlementaire du budget en tient-il compte ainsi que, bien sûr, de la conséquence, des reçus dont on ne peut pas faire le rapprochement, ce qui signifie que les fonds ne sont pas dépensés? Je me répète: les fonds ne sont pas dépensés tant que les travaux ne sont pas facturés aux ordres supérieurs de gouvernement qui les financent. Le directeur parlementaire du budget en tient-il compte aussi?

● (1545)

**M. Jason Jacques:** Pour répondre simplement à vos questions, contre ma tendance à la grandiloquence, c'est oui, les deux fois.

Nous tenons compte des retards et de la signature des accords bilatéraux ainsi que des retards dans les travaux et, comme vous l'avez souligné, des écarts entre les comptabilités de caisse et d'exercice.

**M. Vance Badawey:** Si vous permettez, votre rapport parle souvent de dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles. Je me demande si vous pourriez nous en exposer un peu plus l'historique. Ce qui m'amène à mon autre question: Les gouvernements l'expérimentent-ils souvent ou peu souvent?

**M. Jason Jacques:** Les retards ou l'écart entre ce qu'annonce un document budgétaire fédéral et la réalité dont font état les comptes publics fédéraux sur les dépenses consacrées aux infrastructures n'ont rien d'absolument nouveau. Je pense les avoir signalés à notre première comparution devant votre comité ou peu après le budget de 2016 comme un risque associé aux retards pour les raisons que vous énumérez.

Encore une fois, 90 % de l'argent consacré aux infrastructures publiques dans l'ensemble du pays sont dépensés directement par les provinces et les municipalités dont les plans ont tendance à s'étaler sur trois à cinq ans, parfois plus, ce qui réduit sensiblement leur capacité de s'adapter rapidement et de réagir à une augmentation importante des dépenses fédérales dans les infrastructures, des transferts fédéraux destinés aux infrastructures, particulièrement par rapport à 2009, quand il s'est trouvé à y avoir un creux important dans l'économie. Pendant ce ralentissement important, les entreprises faisaient très rapidement faillite, les pertes d'emplois étaient très rapides.

Dans le contexte actuel, ce n'est pas le même ralentissement. Comme une municipalité de taille respectable me l'a fait remarquer, ce n'est pas comme si elle pouvait passer un marché pour lequel soumissionneraient immédiatement 10 entreprises, ce qui permettrait de dépenser l'argent très rapidement et très efficacement. Elle sait que les soumissions reçues se traduiront très probablement par des heures supplémentaires, ce qui montre que les entreprises peuvent certainement s'occuper des travaux, mais ça ne fait pas partie de leur carnet de commandes ordinaires. Ils devront s'atteler à la tâche, verser des montants supplémentaires et respecter les délais.

**M. Vance Badawey:** Ça peut arriver plus tôt, mais, bien sûr, en ce qui concerne la politique, le directeur parlementaire du budget n'est pas en position de donner son opinion sur la politique. Cependant, j'ai toujours considéré, dans ma vie antérieure, que ce serait plus avantageux que les occasions uniques. Chaque nouveau gouvernement annonce ses programmes colossaux et grandioses d'infrastructures, qui font grand bien, mais qui seraient plus bénéfiques pour leurs bénéficiaires, ceux qui sont financés, si, en fait, ils étaient continus et annuels, un peu comme le Fonds de la taxe sur l'essence.

Je sais que vous pourriez hésiter avant de répondre à cette question, mais ne considéreriez-vous pas comme avantageux pour les municipalités de recevoir pour les infrastructures une enveloppe de financement permanent, semblable au Fonds de la taxe sur l'essence, par opposition à ce que nous constatons, comme vous l'avez dit, depuis 2002?

● (1550)

**M. Jason Jacques:** Pour revenir à la première partie de votre question, il ne nous appartient pas de livrer notre opinion sur une politique ou le choix des moyens. Cela étant dit, sachant que les éléments d'actifs ont une durée possible de vie de 10 à 40 ans, ça pose certainement, par rapport à la source de financement, une question simplement fondamentale. Le comptable qui envisage de budgéter des dépenses en capital s'inspire en fait des éléments d'actifs à sa disposition et il veut obtenir une prévision des flux de trésorerie encaissés pendant la même période de leur existence.

**M. Vance Badawey:** Plus le programme est long, 5, 10, 15 ans, le mieux c'est pour la gestion des éléments d'actifs.

**M. Jason Jacques:** De même, je sais que l'un des témoins que vous entendrez après nous, de l'Institut des finances publiques et de la démocratie, a publié une étude sur précisément d'autres pays qui étalent, à l'échelle nationale, leurs plans d'infrastructures sur une plus longue période. Ça semble une pratique exemplaire ou importante.

**M. Vance Badawey:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Madame Sansoucy.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être ici pour répondre à nos questions.

Le plan en matière d'infrastructure et les investissements majeurs qui ont été annoncés par le gouvernement ont créé de nombreuses attentes dans le monde municipal. Comme mon collègue l'a dit, les municipalités ont des plans de remplacement de leur infrastructure: elles savent très bien où elles s'en vont et elles ont besoin de cet argent.

Dans votre plus récent rapport, vous indiquez que le gouvernement n'a pas de plan pour dépenser les 186,7 milliards de dollars qu'il a prévus pour les infrastructures au cours des 10 prochaines années. Je vous écoute depuis tantôt, et je vous avoue que je m'explique mal comment il est concevable de dépenser autant d'argent sans avoir de plan structuré.

À la lumière de votre expérience, croyez-vous qu'il soit possible de dépenser ces 186,7 milliards de dollars au cours des prochaines années?

[*Traduction*]

**M. Jason Jacques:** Pour bien répondre à votre question, sur la nécessité ou l'existence d'un plan, je pense que tous les autres programmes fédéraux comportent, de manière absolue, une exigence interne, en accord avec les politiques du gouvernement, pour qu'un plan préside à la dépense de toute somme importante.

Également, nous avons insisté dans le passé, en sus du plan pour dépenser l'argent, sur la nécessité de lier les montants à des résultats. Depuis le budget de 2016, le gouvernement a insisté là-dessus. Les montants considérables devaient, d'après lui, correspondre clairement à des résultats tant à court terme, stimuler l'économie, qu'à long terme, favoriser la productivité et procurer des retombées sociales à la grandeur de l'économie.

D'après nous, on a jusqu'ici privilégié l'aspect peut-être ennuyeux des montants budgétés, puis effectivement dépensés pour éventuellement s'expliquer l'écart ou la différence entre les deux.

Une autre question vraiment intéressante que le Comité pourrait se poser, encore une fois, d'après l'expérience d'autres États, c'est à quoi ressemble un plan qui s'étale sur 10 ou 12 ans et à quoi ressemblent les données sur les résultats prévus et effectivement atteints par le gouvernement.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Le 19 mars dernier, votre bureau a demandé à la Banque de l'infrastructure du Canada de lui fournir d'ici le 31 mars 2018 la liste des projets d'infrastructure fédérale qui, selon le budget de 2018, totalisent 149 millions de dollars pour l'exercice 2017-2018.

Juste avant la réunion du Comité, nous avons vérifié sur votre site Web et il semble qu'aucune réponse ne vous ait été fournie. Comment expliquez-vous ce silence de la Banque de l'infrastructure du Canada?

[*Traduction*]

**M. Jason Jacques:** Plus tôt aujourd'hui, nous avons relancé la Banque et nous attendons toujours ses explications sur le retard de sa réponse. Je suis en mesure de promettre au Comité que, dès que nous aurons une explication sur ce retard, nous pourrons certainement faire le point avec lui.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Nous apprécierions recevoir cette information, effectivement.

Le but de la promesse libérale d'investir massivement en infrastructure était de stimuler l'économie. Par contre, comme vous le disiez plus tôt, votre analyse révèle que le PIB n'a augmenté que de 0,1 %, ce qui est très peu. Comment expliquer que les sommes qui ont déjà été investies en infrastructure n'ont pas davantage stimulé l'économie?

● (1555)

[*Traduction*]

**M. Chris Matier (directeur principal, Analyse économique et financière, Bureau du directeur parlementaire du budget):** La principale explication de l'effet beaucoup plus faible que prévu d'abord dans le budget de 2016 est que, simplement, moins de la moitié de cet argent, à ce qu'il semble, est effectivement apparu dans la période pour laquelle c'était prévu, donc en 2016-2017 et en 2017-2018.

Une autre raison est que, à l'époque du budget de 2016, l'économie tournait bien au-dessous de sa capacité, et que les taux d'intérêt étaient bas. Si on avait dépensé les montants prévus, les effets auraient donc été plus grands et ils auraient correspondu aux estimations que Finances Canada a présentées dans le budget de 2016 et à nos propres estimations, aussi, à l'époque.

La situation économique a donc changé, et, de plus, les dépenses ont été inférieures aux prévisions.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord.

Le gouvernement s'était engagé à donner plus d'information au directeur parlementaire du budget. Quelles mesures précises le gouvernement devrait-il prendre pour assurer une meilleure communication de données au directeur parlementaire du budget?

[*Traduction*]

**M. Jason Jacques:** Tout récemment, nous avons pu organiser plusieurs réunions et discussions supplémentaires avec la direction d'Infrastructure Canada. Son ministre s'est engagé à mieux nous renseigner et en temps plus utile.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Il s'est engagé...

[*Traduction*]

**La présidente:** J'ai bien peur que votre temps ne soit écoulé, madame Sansoucy.

Allez-y, monsieur Hardie.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Combien de fois le directeur parlementaire du budget a-t-il examiné, par exemple, un programme d'infrastructures et effectué le genre d'analyse que vous avez faite?

**M. Jason Jacques:** C'est la deuxième fois au cours des deux dernières années, et, pour nous, ça finit très bien par dépendre de l'intérêt du Comité et des parlementaires ainsi que de la mesure dans laquelle, d'après notre propre point de vue de prévisionniste budgétaire et notre propre opinion de l'économie canadienne, le contexte a changé.

**M. Ken Hardie:** Je vois.

Quand vous avez entrepris cette étude, à quelle question essayiez-vous de répondre?

**M. Jason Jacques:** La question venait carrément de vos homologues du comité sénatorial des finances nationales. Elle portait sur les répercussions du plan financier fédéral d'investissement dans les infrastructures fédérales, depuis la première phase, les répercussions à la fois actuelles et à moyen terme, c'est-à-dire dans les cinq prochaines années, à peu près, ainsi que les répercussions globales pour l'économie canadienne, compte tenu des effets connexes possibles ou des contributions supplémentaires des provinces et des municipalités.

**M. Ken Hardie:** La question pourra vous sembler perfide, mais je la pose quand même. Croyez-vous que le Sénat a vraiment bien compris le fonctionnement réel des programmes d'infrastructures? Le gouvernement fédéral peut annoncer des dépenses de tant, mais cet argent doit ensuite trouver des projets à financer. L'opération fait intervenir, disons, une municipalité et sa province, qui doivent donc s'entendre sur leurs priorités. Ayant déjà travaillé dans le domaine provincial et municipal, j'en possède donc une certaine expérience. Ça nécessite un peu de temps. Ensuite, il faut conclure des accords bilatéraux, par lesquels toutes les parties s'entendent sur la part qui leur revient, et vous avez vu, bien sûr, que l'équilibre des parts s'est déplacé un peu plus en faveur des provinces et des municipalités dans le cas présent.

Cette question du Sénat, après deux années écoulées dans le mandat du gouvernement, était-elle prématurée?

**M. Jason Jacques:** Il ne me revient pas d'émettre une opinion sur le bien-fondé des questions du Sénat ou des sénateurs. Disons que le comité des finances de la Chambre des communes nous a adressé une demande permanente. Tous les six mois, depuis 2011, à sa demande, nous sommes censés produire des perspectives économiques et financières. Un élément important en est les investissements dans les infrastructures du secteur public.

**M. Ken Hardie:** Pourquoi qualifiez-vous de risque un retard dans les dépenses?

**M. Jason Jacques:** Comme nous l'avons affirmé, dans la note, les retards encourus dans la dépense de l'argent finissent par constituer un risque pour les prévisions du gouvernement, tant sur le plan financier que sur celui de la croissance économique.

De même, nous avons signalé dans cette note, plus en détail et d'un point de vue plus technique, une idée nouvelle selon laquelle le moment choisi pour dépenser l'argent a de l'importance. Ce moment et l'ampleur du ralentissement économique agissent directement sur l'intensité de la stimulation de la croissance et de l'économie.

● (1600)

**M. Ken Hardie:** N'est-ce pas que ça pourrait tout aussi facilement présenter une occasion et non un risque, selon ce qui arrive après que l'argent est dépensé?

**M. Jason Jacques:** Peut-être.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

**M. Jason Jacques:** Encore une fois, le mot « risque » s'emploie relativement à une prévision, la nôtre ou celle d'un tiers, légèrement supérieure ou légèrement inférieure.

**M. Ken Hardie:** Ah! Le risque réside donc dans la prévision et dans les astres, peut-être.

Vu qu'une grande partie de ce à quoi l'argent fédéral est destiné dépend beaucoup de ce que veulent en faire les municipalités et les provinces, quel degré de détail rechercheriez-vous dans un plan fédéral? Je veux dire que votre rapport a déploré le manque de robustesse du plan fédéral. Eh bien, quel degré de détail recherchez-vous, vu l'influence si grande de nos partenaires financiers?

**M. Jason Jacques:** Le Bureau du directeur parlementaire du budget n'a pas à émettre d'opinion à ce sujet. Il incombe manifestement aux parlementaires de décider s'ils sont à l'aise avec le plan proposé.

Il est sûr, pour revenir à une de vos remarques antérieures, que, dans la perspective de consacrer 186 milliards de dollars en 12 ans à l'atteinte du double objectif d'une stimulation économique et d'améliorations de la productivité et reconnaissant que ces améliorations dépendent directement de la nature des investissements dans les infrastructures — par exemple, une patinoire n'est pas susceptible de procurer les mêmes gains de productivité qu'un nouveau passage frontalier — il incomberait au gouvernement de communiquer aux parlementaires un plan plus complet sur cette question pour leur permettre de prendre les bonnes décisions.

Ce n'est certainement pas à nous de donner notre opinion à ce sujet. C'est aux parlementaires de décider du niveau convenable de renseignements utiles à la prise de décisions qu'on devrait leur communiquer avant qu'ils n'affectent l'argent.

**M. Ken Hardie:** Chaque gouvernement se voit poser la question des fonds inutilisés. Dans ce cas, cependant, je pense que ça ne se produira pas. Les fonds sont engagés. Ils sont là. Dans un cycle donné, l'argent non dépensé irait au fonds de la taxe sur l'essence. Dans ce scénario, quel est votre avis, alors, sur l'utilité de cette stratégie particulière qui consiste à envoyer l'argent dans ce fonds?

**M. Jason Jacques:** Le directeur parlementaire du budget a publié un rapport sur les précédents de ces inutilisations et sur leur nature. Encore une fois, nous ne voulons pas nécessairement nous focaliser sur les vertus ou les vices des fonds inutilisés ni sur le choix des moyens; ça devient simplement une question de choix du moment. Par le passé, nous avons fait remarquer que, encore une fois, le choix du moment où l'argent commence à circuler finit par être important. Ce moment aura des effets sur les stimulations recherchées.

De même, ce que vous avez dit sur l'inutilisation des fonds, nous l'avions déjà dit dans le passé. L'inutilisation n'est pas forcément bonne ou mauvaise. Ce qui a été budgété, à l'origine, et que le Parlement a affecté, à l'origine, ne s'est simplement pas réalisé. On pourrait l'expliquer par de bonnes comme, aussi, de mauvaises raisons, mais une inutilisation n'est pas en soi inconvenante.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Jason, j'ai lu votre rapport de novembre 2015 intitulé *Pourquoi le gouvernement n'utilise-t-il pas tous les crédits approuvés, et pourquoi s'agit-il d'une question importante?*. Dans votre sommaire, vous avez écrit ceci: « Chaque année, des milliards de dollars de crédits approuvés par le Parlement ne sont pas utilisés. » Vous avez également indiqué qu'en « 2013-2014, quelque 9,3 milliards de dollars n'ont pas été dépensés ».

J'aimerais concentrer ma question sur les projets d'immobilisations pour les infrastructures. Le Bureau du directeur parlementaire du budget a indiqué que les crédits accordés à ces projets « restent inutilisés dans une proportion cinq fois supérieure à celle des autres programmes ». Pourquoi faut-il plus de temps pour dépenser des fonds liés à l'infrastructure que des fonds liés à d'autres programmes?

**M. Jason Jacques:** Je suis heureux que vous ayez lu le rapport. Je crois qu'il a été lu par vous, ma mère et probablement mon superviseur.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Jason Jacques:** En particulier, vos collègues ici présents ont cerné les raisons pour lesquelles certains fonds d'infrastructure ne sont pas utilisés et certains fonds de programmes de transfert liés aux infrastructures fédérales ont tendance à rester inutilisés à un taux plus élevé.

Tout d'abord, dans le cas des programmes conventionnels, le gouvernement s'adressera au Parlement, et le Parlement lui accordera le pouvoir juridique de dépenser. C'est ce qui se produit avec l'infrastructure, mais l'étape suivante consiste à négocier avec les autres paliers de gouvernement, en reconnaissant que le gouvernement fédéral ne met rien en oeuvre à lui seul.

Par exemple, si un nouvel élément d'infrastructure de transport en commun est construit à Vancouver, le gouvernement ne prend pas l'argent de son propre budget pour attribuer un contrat et lancer les travaux. Il doit consulter les représentants de la province de la Colombie-Britannique et de la ville de Vancouver, afin de veiller à ce que leurs contributions correspondent aux sommes déjà promises et à ce qu'ils lancent le projet. Cela complique certainement les choses.

De plus, en raison de leur nature, de nombreux projets d'infrastructure sont plus granulaires que d'autres types de dépenses gouvernementales. On parle donc de projets potentiellement plus vastes, et la fonction publique fédérale a besoin de plus de temps pour exercer la diligence voulue à leur égard. On peut donc se retrouver dans une situation où, à l'interne, au sein du système, une fois les fonds autorisés par le Parlement, la fonction publique fédérale doit négocier les ententes nécessaires. Ensuite, dans le cas des projets d'infrastructure, les partenaires de ces projets doivent revenir et s'entendre sur les détails avec les représentants de la fonction publique fédérale.

Je crois que ce qu'il faut retenir de notre rapport de 2015 — pour être très direct —, c'est qu'il n'y a rien d'anormal à ce que le gouvernement ait des fonds inutilisés. Ce n'est pas comme si le gouvernement avait des intentions malveillantes. C'est simplement que ce qui était prévu au départ dans le budget n'a pas été réalisé. Dans cette situation particulière, cela devient important pour nos prévisions financières. En effet, le calendrier des dépenses aura des répercussions sur le niveau de déficit au cours d'une période donnée, tout comme sur la relance économique et — le dernier, mais non le moindre — sur l'impact global réel.

● (1605)

**M. Gagan Sikand:** Je vous remercie d'avoir mentionné ce dernier point. J'aimerais seulement poser une brève question de suivi, et je donnerai ensuite le reste de mon temps à mon collègue.

Depuis 2015, a-t-on accompli des progrès dans l'utilisation des fonds d'infrastructure?

**M. Jason Jacques:** Relativement aux fonds inutilisés?

**M. Gagan Sikand:** Oui.

**M. Jason Jacques:** J'aimerais revenir sur un point qu'a fait valoir votre collègue, M. Hardie, car en ce qui concerne les fonds historiques ou les programmes d'infrastructure qui existaient avant le budget de 2016, le gouvernement s'était engagé à intégrer ces fonds inutilisés au Fonds de la taxe sur l'essence. Encore une fois, qu'il s'agisse d'un progrès ou non, je peux dire qu'à des fins de comptabilité, mon travail de prévisionniste est plus facile lorsque je connais le moment où l'argent sera réellement dépensé. C'est potentiellement aussi difficile pour un parlementaire, car le gouvernement vous présente un plan, vous l'approuvez, et vous voulez probablement savoir où sera dépensé l'argent et si les objectifs seront atteints.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Malheureusement, je dois vous interrompre, car j'aimerais partager mon temps.

**La présidente:** Monsieur Nault.

**L'hon. Robert Nault (Kenora, Lib.):** Merci, madame la présidente.

Je ne suis pas aussi préoccupé que d'autres personnes au sujet des retards ou de la relance. Je crois que le développement de l'infrastructure d'une nation est un processus qui prend beaucoup de temps et qui accroît la productivité au fil des générations. Depuis que je suis entré au Parlement, au début des années 1980, nous avons décidé de confier aux municipalités et aux gouvernements provinciaux une grande partie des fonds du gouvernement fédéral destinés aux infrastructures, mais pendant ce temps, nous n'avons jamais modifié notre système de gestion des risques.

Nous continuons de faire valoir qu'il nous faut trois échelons de comptabilité, ce qui explique partiellement les retards. Un autre point intéressant, étant donné que votre travail consiste maintenant à veiller à ce que cela permette de relancer l'économie, avez-vous déjà mené une analyse historique des avantages que cela entraîne sur le plan de la productivité pour le Canada, étant donné que le Canada est devenu un joueur important dans le domaine de l'infrastructure?

**M. Jason Jacques:** Même si nous tenons compte des avantages liés à la productivité pour l'infrastructure dans nos prévisions macroéconomiques, nous ne sommes pas revenus en arrière pour effectuer une analyse rétrospective. Encore une fois, selon nous, c'est utile et intéressant pour les prévisions pour l'avenir, et nous reconnaissons que le Bureau du directeur parlementaire du budget, qui compte 20 employés, ne veut pas empiéter sur le territoire du vérificateur général en revenant en arrière pour tenter de déterminer l'efficacité de ce qui a été fait et de ce qui n'a pas été fait.

**L'hon. Robert Nault:** D'un autre côté, je viens du Nord. Selon vous, l'hiver est le meilleur moment pour mener des projets d'infrastructure, car l'économie tourne au ralenti, mais manifestement, ce n'est pas possible.

Lorsque vous menez votre analyse, à titre de comptable, vous fondez-vous sur les tendances météorologiques du Canada, sur sa géographie et sur ses enjeux? Ces éléments ont une incidence sur l'ensemble du rapport. En effet, dans ma région, janvier et février sont les mois les plus lents sur le plan économique, mais selon vous, ce serait le meilleur moment pour relancer l'économie.

Comment puis-je penser que c'est encourageant lorsqu'en réalité, ce n'est pas possible dans des régions comme la mienne?

● (1610)

**La présidente:** Veuillez être bref, monsieur Jacques.

**M. Jason Jacques:** La réponse courte, c'est que dans nos prévisions, nous sommes le Bureau du directeur parlementaire du budget et nous abordons ces éléments dans une perspective nationale.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Chong.

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je crois que vous avez cerné deux enjeux dans les rapports que vous avez rédigés pour nous au cours des derniers mois. Le premier enjeu, c'est qu'il n'y a aucun plan. Votre bureau a présenté une demande au gouvernement pour qu'il demande à 32 différents ministères, organismes et sociétés d'État de fournir des renseignements sur les projets d'infrastructure. Les renseignements sur les projets que vous avez reçus ne représentent que la moitié des fonds que le gouvernement actuel s'était engagé à verser.

Je crois qu'une autre preuve de l'absence d'un plan est le fait que le gouvernement actuel a beaucoup plus de fonds inutilisés que le gouvernement précédent. Dans votre rapport le plus récent, vous avez indiqué que le taux de dépenses d'infrastructure périmées est de 24 % pour les anciens programmes et de 33 % pour les nouveaux programmes. Selon moi, cela indique qu'il n'y a aucun plan.

Le gouvernement semble communiquer différents renseignements et différents plans, si je peux les appeler ainsi, tous les six mois environ lorsqu'il s'agit de l'infrastructure. L'objectif semble changer constamment. L'an dernier, on nous a dit que les ententes fédérales-territoriales-provinciales seraient conclues à la fin du mois dernier. Cela ne s'est pas produit. Elles ne sont pas encore toutes en oeuvre, et il semble donc qu'il n'y ait aucun plan.

Je crois que le deuxième problème, c'est que le gouvernement ne dépense pas l'argent qu'il s'est engagé à dépenser.

Depuis 2002, comme vous l'avez souligné, les gouvernements se sont retrouvés avec une proportion de 15 à 40 % de fonds inutilisés. Vous nous l'avez précisé dans votre témoignage. Le gouvernement actuel savait que c'était un problème, et c'est la raison pour laquelle il a promis ce qui suit:

> Vers la fin de chaque exercice, nous transférerons automatiquement aux municipalités le financement fédéral réservé aux infrastructures, mais non engagé, par le biais d'un supplément temporaire au Fonds de la taxe sur l'essence. Nous éviterons ainsi que des fonds non engagés soient inutilisés, en les investissant toujours en totalité dans des collectivités.

Cela n'a visiblement pas été fait. On a tenté, sans grand enthousiasme, de le faire l'an dernier, et vous pourrez peut-être nous en dire davantage à ce sujet lorsque j'aurai terminé mon intervention. On a transféré certains fonds dans le Budget supplémentaire des dépenses afin de combler le Fonds de la taxe sur l'essence. Selon ce que j'ai lu dans le plus récent Budget supplémentaire des dépenses (C) ayant franchi l'étape de la Chambre, cette année, on n'a pas comblé le Fonds de la taxe sur l'essence, malgré le fait que vous aviez trouvé des fonds inutilisés.

L'autre commentaire que je tiens à formuler, c'est que les fonds inutilisés ne sont pas sans conséquence — et vous pourriez peut-être formuler des commentaires à cet égard. En effet, un million de dollars dépensés aujourd'hui dans l'infrastructure engendreront beaucoup plus de retombées économiques au cours des 20 prochaines années qu'un million de dollars dépensés dans 10 ans, en raison des merveilles de la capitalisation. Vous pourriez peut-être également nous parler du fait que ces dollars inutilisés maintenant et dépensés dans 10 ans sont moins efficaces qu'un dollar dépensé aujourd'hui. C'est vraiment le centre du problème, c'est-à-dire que le gouvernement ne dépense tout simplement pas les fonds qu'il s'était engagé à dépenser.

J'aimerais terminer en disant que cela a également des répercussions sur le fait que des millions de Canadiens sont aujourd'hui pris dans la circulation. En effet, en novembre dernier, Statistique Canada a indiqué qu'il faut de plus en plus de temps pour se rendre au travail et en revenir dans les régions métropolitaines du pays. Dans les petites et les grandes villes, le temps nécessaire pour se rendre au travail augmente constamment en raison de l'infrastructure inadéquate.

Vous pourriez peut-être formuler des commentaires sur les dollars dépensés aujourd'hui comparativement aux dollars dépensés dans 10 ans. Pourriez-vous également parler du fait que le Budget supplémentaire des dépenses (C) ne comble visiblement pas le Fonds de la taxe sur l'essence pour régler le problème des fonds inutilisés et que les nouveaux programmes d'infrastructure du gouvernement accumulent les fonds inutilisés à un taux beaucoup plus élevé que les anciens programmes du gouvernement précédent?

● (1615)

**M. Jason Jacques:** Je répondrai d'abord à votre dernière question. Comme je l'ai dit à votre collègue au début, nous pourrions nous attendre — selon notre expérience liée aux nouveaux programmes fédéraux, et surtout aux nouveaux programmes d'infrastructure — à ce que les taux d'inutilisation des fonds soient plus élevés au départ. Ce n'est certainement pas inhabituel.

De plus, en toute humilité, j'aimerais ajouter, puisqu'on me paie pratiquement à temps plein pour établir des prédictions, que c'est un art, et non une science. Dans la mesure où on s'est déjà retrouvé avec des fonds inutilisés auparavant, je suis sûr que les fonctionnaires qui font un travail minutieux dans les bureaux d'Infrastructure Canada tiennent compte de ces sommes dans leurs propres prévisions. Lorsque nous faisons le bilan de nos propres prévisions, nous constatons que nous sommes souvent dans l'erreur, mais pour de bonnes raisons, du moins nous l'espérons. Nous espérons également que nous améliorerons nos prévisions.

En ce qui concerne le point que vous avez fait valoir au sujet d'un plan, il est toujours important de se rappeler que notre aperçu avait été établi en décembre 2017. Lorsque nous avons envoyé notre demande de renseignements, avant Noël, nous avons donné cinq semaines aux ministères pour nous indiquer, à un niveau très granulaire, les projets en place et les fonds promis. Nous avons donc donné aux ministères et aux organismes environ cinq semaines pour répondre à notre demande. Le taux de réponse était assez bas, et nous leur avons donc donné plus de temps. Le taux de réponse s'est amélioré, mais il s'agissait toujours d'un aperçu établi en 2017. Il est tout à fait possible, comme l'a indiqué le ministre de la Couronne, M. Sohi, que d'autres projets aient été approuvés ou promis pendant cette période de temps. On peut imaginer que c'est le cas.

De plus, étant donné que les ministères et les organismes fédéraux ont tardé à envoyer leurs réponses, toutes les données liées aux engagements n'ont pas été intégrées dans nos chiffres, notamment plusieurs centaines de millions de dollars d'Affaires autochtones et du Nord, ainsi que d'EDSC. Affaires autochtones et du Nord a répondu la semaine dernière à notre demande formulée en décembre 2017, et nous n'avons donc pas été en mesure d'intégrer cette réponse dans notre rapport global. Cela dit, je tiens à préciser que cela ne change pas les conclusions générales. En effet, il s'agit de deux centaines de millions de dollars sur 14,4 milliards de dollars.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Jacques. Si vous avez quelque chose à ajouter, vous pourriez peut-être le faire en réponse à d'autres questions.

Monsieur Badawey.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

J'aimerais approfondir le sujet dont je parlais plus tôt. Lorsqu'on examine la possibilité d'un financement durable, on constate que c'est beaucoup plus avantageux pour les municipalités. Il faut se rendre à l'évidence: au bout du compte, tous les fonds provenant des provinces et du gouvernement fédéral remplacent des sommes que devaient autrement payer les contribuables et ceux qui paient pour les eaux usées. Ces fonds permettent donc aux collectivités de planifier des améliorations et des stratégies économiques, sociales, environnementales, etc.

Dans ma circonscription, on a récemment annoncé 81 millions de dollars pour les transports en commun. Les maires de la région n'ont pas exprimé, comme je l'ai fait à de nombreuses reprises dans mon ancienne vie, une frustration liée aux modèles de financement — du moins celui du gouvernement fédéral. Récemment, ils n'ont exprimé aucune préoccupation. C'est plutôt le contraire, car ils sont reconnaissants des fonds qu'ils reçoivent de la province et du gouvernement fédéral. Évidemment, ces fonds leur permettent d'élargir leur budget annuel.

Pouvez-vous m'expliquer ce que vous voulez dire? Plus tôt, vous avez mentionné que votre définition de « retards » ne concernait pas des retards dans le projet, la facturation ou la présentation de reçus. Que représente pour vous un retard lié à l'infrastructure et au financement global des projets d'infrastructure?

**M. Jason Jacques:** En ce qui concerne les retards, nous les comparons aux prévisions initiales formulées par le gouvernement dans le budget de 2016. Nous utilisons les chiffres fournis dans l'énoncé économique de l'automne 2016 et nous les comparons aux mises à jour les plus récentes fournies par le gouvernement dans le budget de 2018. Nous les comparons également aux données que nous recueillons à l'échelon provincial. Manifestement, les gouvernements provinciaux publient également leurs budgets et leurs mises à jour économiques en fonction des fonds qu'ils prévoient obtenir du gouvernement fédéral, des actifs qu'ils prévoient dépenser et des transferts aux gouvernements municipaux. Nous comparons les prévisions du gouvernement aux dépenses prévues par les bénéficiaires du financement, c'est-à-dire les personnes qui effectuent le travail sur le terrain.

● (1620)

**M. Vance Badawey:** Comment les rapports des ministères fonctionnent-ils lorsque vous compilez des données pour les rapports du DPB?

**M. Jason Jacques:** En ce qui concerne les demandes de renseignements?

**M. Vance Badawey:** Oui.

**M. Jason Jacques:** Negash peut probablement vous donner plus de détails sur ce sujet, car il était responsable de la coordination.

**M. Negash Haile (assistant de recherche, Bureau du directeur parlementaire du budget):** Nous avons communiqué avec 32 ministères, sous-organismes et sociétés d'État, et nous leur avons demandé de remplir une feuille de calcul. Ils l'ont remplie de leur mieux et nous l'ont renvoyée.

**M. Vance Badawey:** J'ai une brève question liée aux réponses que vous avez obtenues, comme on l'a mentionné plus tôt. Cette situation se produit-elle depuis des années? Est-ce la situation habituelle lorsqu'il s'agit des rapports produits par les ministères?

**M. Jason Jacques:** Negash est au bureau depuis moins longtemps que moi — j'y suis, pour le meilleur ou pour le pire, depuis sa création, en 2008. Je dirais qu'il n'est pas habituel que nous présentions une demande de renseignements pour des données dont les ministères et les organismes sont censés assurer le suivi et l'accessibilité, et que nous leur donnions cinq semaines pour fournir des données préexistantes qui, pour la plupart, ne sont pas confidentielles. De plus, il n'est pas habituel que de nombreux ministères et organismes, dont certains comptent plusieurs milliers d'employés, ne soient pas en mesure de nous répondre en temps voulu.

**M. Vance Badawey:** Concernant ce qui a été dit précédemment au sujet d'une enveloppe durable de financement, et une bonne partie de l'argent va maintenant au Fonds de la taxe sur l'essence, à votre avis, y recourir dans leurs plans triennaux, quinquennaux ou décennaux représente-t-il un moyen plus avantageux ou durable pour les municipalités comparativement à la distribution qu'en ont fait tant le gouvernement précédent que le gouvernement actuel?

**M. Jason Jacques:** Encore une fois, nous ne pouvons pas nous prononcer sur le moyen à choisir, mais dans le passé, nous avons soulevé un point, qui rejoint celui que vous avez soulevé, et c'est qu'on parle d'actifs à plus long terme. Bien que ce soit une bonne chose que le gouvernement fédéral — et je vais dire en d'autres mots ce qu'a exprimé l'un des gouvernements provinciaux que nous avons consultés — se présente avec un gros sac rempli d'argent, ce que veut savoir la personne qui doit prendre le sac, adjuger des contrats, sélectionner des projets et dépenser l'argent, c'est que d'ici 12 mois, le gouvernement se présentera avec un sac d'argent identique, et qu'il en sera de même 12 mois plus tard, et ainsi de suite.

Il ne s'agit pas simplement de cultiver un jardin de fleurs; il s'agit de construire des infrastructures qui sont censées être durables. Il faudra de nombreuses années pour les construire, et elles sont censées durer longtemps.

**M. Vance Badawey:** Donc, l'établissement de la taxe sur l'essence au départ — et je crois, madame la présidente, que vous y avez participé, si je me souviens bien —, c'est pour avantager le concept. C'est avantageux pour l'infrastructure à long terme comparativement à la situation actuelle.

**M. Jason Jacques:** Du point de vue de l'établissement du budget, d'un point de vue purement comptable, absolument. Lorsqu'on établit le budget concernant les divers actifs d'infrastructure qu'on gardera longtemps, il faut une certaine certitude concernant les flux de trésorerie pour que la planification soit faite correctement.

**M. Vance Badawey:** La contribution au fonds de la taxe sur l'essence convient.

**M. Jason Jacques:** Je pense qu'il est essentiel de donner aux provinces et aux municipalités des certitudes quant aux fonds affectés et à la capacité de planifier en fonction de cela — encore une fois, 90 % des 80 milliards de dollars et plus qui sont consacrés chaque année aux infrastructures publiques ne sont pas dépensés par le gouvernement fédéral, mais bien par les provinces et les municipalités.

**M. Vance Badawey:** Merci.

**La présidente:** Monsieur McCauley.

**M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC):** Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. C'est formidable de recevoir des représentants du Bureau du directeur parlementaire du budget.

Le gouvernement a fait l'objet de nombreuses critiques pour ne pas avoir fourni de plan stratégique. Je crois que l'Institut C. D. Howe, votre bureau et le Sénat l'ont critiqué à cet égard.

Je me demande quelles données le gouvernement vous a fournies concernant le long terme, soit les 5 à 10 prochaines années, disons. Vous a-t-il fourni des données sur les dépenses prévues ou sur ses engagements?

**M. Jason Jacques:** Il y a environ un mois, dans nos notes sur le budget de 2018, nous avons décrit ce que j'appellerais un manque d'information au sujet du plan de 12 ans. Nous avons fait un suivi auprès du ministère des Finances pour obtenir plus de détails sur le moment choisi pour près de 60 milliards de dollars du plan de 187 milliards de dollars.

Le ministère des Finances nous a donné l'assurance que nous devrions recevoir quelque chose — possiblement par coïncidence — avant notre comparution devant le comité des finances de la Chambre des communes.

● (1625)

**M. Kelly McCauley:** A-t-il déterminé le total pour les cinq prochaines années?

**M. Jason Jacques:** Nous avons des montants totaux, mais pour ce qui est de la ventilation par catégorie de sources de financement... Concernant le plan de 187 milliards de dollars dans les programmes antérieurs à 2016...

**M. Kelly McCauley:** Ce que je veux dire, c'est qu'il y a beaucoup de fonds inutilisés. À la page 375 du budget, il y a le programme de cinq ans, de six ans, pour les charges de fonctionnement. Au cours de cette période, il y a une baisse du PIB de 11 % concernant les charges de fonctionnement, d'où viendra l'argent destiné à l'infrastructure.

À la page 14 du budget, il est question de certaines baisses que le gouvernement attribue à des changements dans les perspectives ministérielles. Est-il possible que cela corresponde à l'argent destiné à l'infrastructure qui a été prévu, mais qu'il ne sera pas dépensé?

**M. Jason Jacques:** Concernant les révisions des prévisions sur les fonds d'infrastructure, selon l'expérience acquise de 2002 jusqu'à aujourd'hui, on peut s'attendre à ce que le pari le plus facile à faire, ce soit probablement que des fonds d'infrastructure ne seront pas utilisés.

En même temps, selon notre propre analyse des charges de programmes directes et des charges de fonctionnement, nous sommes d'avis que la grande partie de la compression concernant les charges de fonctionnement au cours des cinq prochaines années sera liée aux fluctuations des taux d'intérêt, et à l'évaluation changeante concernant les prestations de retraite des employés et d'autres avantages connexes.

**M. Kelly McCauley:** D'accord. Donc, pas des dépenses en infrastructure...

**M. Jason Jacques:** C'est exact.

Or, n'oubliez pas, bien entendu, qu'il s'agit d'une prévision et que les prévisions sont inévitablement incorrectes.

**M. Kelly McCauley:** Oui.

Le comité sénatorial des finances nationales a dit qu'il n'y a pas de plan stratégique national pour les dépenses en infrastructure. Il a dit que le seul indicateur qu'utilise Infrastructure Canada pour évaluer le succès des projets, c'est l'argent qui est dépensé.

Êtes-vous d'accord avec les sénateurs lorsqu'ils disent que concernant les dépenses en infrastructure actuelles, il s'agit davantage de dire simplement que nous avons dépensé tel montant, plutôt que de dire que nous avons consacré tel montant à des éléments importants pour les Canadiens et les contribuables, ou pour améliorer la productivité?

**M. Jason Jacques:** Encore une fois, dans le cadre de notre comparution devant le comité sénatorial des finances nationales et, en fait, devant votre comité l'an dernier également, nous avons dit qu'il est nécessaire que les dépenses mènent à des résultats. C'est une chose que le gouvernement a faite très clairement dans le cadre du budget de 2016, ce qui fait partie des raisons pour lesquelles on examine les répercussions quant à la stimulation de l'économie.

Dans le budget de 2016, le gouvernement a présenté la première phase. Il a indiqué combien cela coûtait et a dit que ce serait étalé sur cette période. De plus, il a mentionné quels seraient les avantages économiques à court terme. Il a également indiqué qu'il y aurait des avantages à long terme sur le plan de la productivité, et pour ce qui est de ces avantages sur le plan de la productivité, ou du lien concernant des projets précis liés à la deuxième phase, nous n'avons encore rien vu à ce sujet, mais c'est certainement de l'information que nous nous attendons à obtenir.

**M. Kelly McCauley:** S'est-il engagé à la fournir?

Si je vous pose la question, c'est entre autres parce que nous avons examiné les dépenses d'infrastructure en Alberta et nous pensions que nous avions mené tous ces projets. Voyez les projets: cendriers et nouvelles vitres pour les gares d'autobus, nouveaux bacs de collecte pour les autobus. Ce n'est pas le genre de projet d'infrastructure qui améliore la productivité ou la vie des gens. Encore une fois, il s'agit davantage de montrer que mille projets ont été réalisés et de faire croire qu'on est formidable. Or, ce ne sont pas des projets qui améliorent la vie des Canadiens.

**M. Jason Jacques:** Encore une fois, si l'on regarde ce rapport en particulier, la première phase était axée sur la stimulation de l'économie à court terme, tandis que la deuxième était axée sur la productivité à long terme. Dans le cadre de la deuxième phase, à mesure que de plus amples détails seront fournis et que des ententes seront signées avec les gouvernements provinciaux, c'est certainement un élément que nous examinerons. Plus important encore, possiblement, du point de vue des parlementaires, avant que cet argent soit affecté, évidemment, on voudra obtenir des renseignements sur la façon dont il sera dépensé et les résultats attendus.

**M. Kelly McCauley:** Très brièvement, quels risques pose l'inflation? Nous entendons parler de fonds inutilisés, et je crois comprendre qu'il est difficile de réaliser les projets. S'il y a des fonds inutilisés dans deux ou cinq ans, quelle proportion de ce fameux montant de 180 milliards de dollars sera réduite par effet cumulatif des intérêts composés?

**M. Chris Matier:** Nous n'avons pas d'estimations précises à cet égard, mais dans nos évaluations des répercussions économiques, nous avons tenu compte d'une hausse de l'inflation et de ces dollars indexés. Même si c'est 187 milliards de dollars maintenant, sur une plus courte période, c'est moins que cela, et ce serait pris en compte. Le dollar dépensé dans cinq ans ne vaudrait pas autant que s'il était dépensé maintenant.

● (1630)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Messieurs, je vous remercie beaucoup de l'information que vous nous avez fournie. Nous vous en sommes reconnaissants.

Nous allons suspendre la séance un moment pour que le prochain groupe de témoins puisse nous rejoindre à la table.

● (1630)

(Pause)

● (1630)

**La présidente:** Merci beaucoup. Nous reprenons.

En passant, j'aimerais demander au Comité si nous pouvons réserver 10 minutes à la fin de la séance simplement pour passer en revue quelques travaux à venir. Il ne s'agit que de les examiner.

Nos deux témoins comparaissent à titre personnel. Nous accueillons M. Bev Dahlby, professeur à l'Université de Calgary; et M. Randall Bartlett, économiste en chef à l'Institut des finances publiques et de la démocratie de l'Université d'Ottawa.

Monsieur Dahlby, voulez-vous commencer? Pourriez-vous vous en tenir à cinq minutes?

**M. Bev Dahlby (professeur, University of Calgary, à titre personnel):** Merci.

Bonjour. C'est un très grand honneur pour moi d'avoir été appelé à témoigner devant ce comité permanent de la Chambre des communes. Je crains ne pas probablement pouvoir contribuer directement aux trois sujets que le Comité a retenus, mais je vais essayer de parler de certains des aspects qui concernent les retards dans les dépenses.

Je vais fournir des informations générales sur les projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral selon l'information que contient la base de données qui se trouve sur le site Web d'Infrastructure Canada. De plus, je ferai des observations sur les facteurs qui ont contribué aux retards dans les dépenses liées aux programmes d'infrastructure que le budget de 2016 annonçait.

J'ai préparé une note d'information qui, je crois, a été remise aux membres du Comité. À ce moment-ci, je vais seulement résumer une partie des points principaux.

Si nous comparons les projets d'infrastructure financés par le gouvernement fédéral dans la période précédent 2016 avec ceux financés dans la période actuelle, nous constatons que les projets de transport public reçoivent une bien plus grande part de contributions fédérales et que la part du financement fédéral réservée aux projets des collectivités rurales et des petites collectivités a baissé considérablement. Selon les prévisions, le taux moyen des contributions fédérales sera plus élevé par rapport à celui de la période antérieure à 2016. La proportion de projets relativement petits — c'est-à-dire des projets de moins de 1 million de dollars — est maintenant plus élevée qu'elle l'était durant la période antérieure à 2016. De plus, selon la base de données, on estime que plus de la moitié des projets ayant une date de lancement ont commencé en 2017, et les projets lancés en 2018 représenteront 38,8 % des contributions fédérales pour la période se terminant en 2021.

Pour ce qui est des retards dans les dépenses, je crois qu'il est important de souligner que dans le budget de 2016, le gouvernement a annoncé un certain nombre de mesures de stimulation budgétaire, notamment des investissements dans le logement, des mesures de soutien aux ménages à revenu faible ou modeste et des projets d'infrastructure.

La prise de mesures de stimulation budgétaire découle de la préoccupation exprimée par le gouvernement sur un écart de production dans l'économie en 2015-2016 en raison de la baisse des investissements dans l'industrie pétrolière et gazière et des préoccupations sur la faible croissance aux États-Unis, en Chine et dans d'autres économies émergentes.

L'élaboration du nouveau plan d'infrastructure a été motivée par le désir d'offrir à l'économie canadienne un stimulant financier à court terme, dans la première phase, en mettant l'accent sur la période couvrant 2016-2018; et d'offrir des projets d'infrastructure à long terme pour accroître la productivité du secteur privé et améliorer la qualité de vie des Canadiens, dans la seconde phase.

C'était un plan ambitieux — probablement trop ambitieux. Lorsqu'il s'agit de mesures de stimulation budgétaire, tout est dans le choix du moment. Il faut dire en particulier que si l'on augmente les dépenses en infrastructure lorsque la prospérité économique reprend plutôt que lorsque la demande globale dans l'économie est insuffisante, non seulement c'est une mesure inefficace, mais il peut en résulter un détournement des ressources — terres, main-d'oeuvre et capital. Des investissements du secteur privé auraient amélioré la productivité de l'économie.

Le fait que le gouvernement fédéral a recours à des dépenses d'infrastructure pour stimuler l'économie pose particulièrement problème au Canada, car 90 % de l'infrastructure publique du pays relève des provinces et des municipalités.

Les augmentations dans les programmes d'infrastructure nécessitent une coordination et des ententes avec les gouvernements provinciaux et les municipalités et, dans bien des cas, avec les organisations et les gouvernements autochtones. Les retards sont inévitables lorsque les plans des projets et les ententes de financement requièrent la participation de plus d'un acteur. Il y a également un grand nombre de petits projets. C'est peut-être un facteur qui contribue aux retards, car il est difficile pour le ministère fédéral de gérer un grand nombre de petits projets nécessitant des ententes avec les gouvernements sous-nationaux. À mon avis, il serait préférable que le gouvernement fédéral concentre ses efforts sur un petit nombre de grands projets.

Pour ces raisons, je ne crois pas que le financement fédéral pour les projets d'infrastructure soit utile pour une stimulation budgétaire à court terme. Ce que nous constatons maintenant, c'est que 38 % des contributions fédérales sont consacrées à des projets lancés en 2018, au moment où dans l'ensemble de l'économie canadienne, le taux de chômage sera faible et on aura peu besoin de stimulants budgétaires additionnels.

● (1635)

En ce qui a trait au retard dans la seconde phase, il faut noter que la Banque de l'infrastructure du Canada participera au financement des dépenses — 35 milliards sur les 186 milliards de dollars. Les retards dans l'établissement de la Banque de l'infrastructure du Canada et la nomination du dirigeant principal des finances intérimaire, dont l'annonce n'a été faite qu'en décembre 2017, peut aussi expliquer les retards concernant les plans de dépenses fédérales en infrastructure.

En résumé, à mon avis, les dépenses fédérales en infrastructure ne constituent pas un moyen très efficace ou fiable de stimulation budgétaire à court terme advenant un ralentissement économique. Une longue période est nécessaire pour négocier la coordination du financement de projets d'infrastructure avec des gouvernements sous-nationaux, de sorte que c'est un instrument financier inefficace et non fiable, et cela peut expliquer une partie des retards dans les projets d'infrastructure.

Merci. Je serai ravi de répondre à toute question.

● (1640)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Dahlby.

Monsieur Bartlett, allez-y. Vous avez cinq minutes.

**M. Randall Bartlett (économiste en chef, Institut des finances publiques et de la démocratie, Université d'Ottawa):** Bonjour, madame la présidente, monsieur le vice-président, mesdames et messieurs les membres du Comité.

Merci de m'avoir invité à venir vous parler aujourd'hui d'un enjeu pressant: les investissements dans l'infrastructure au Canada et en particulier le plan Investir dans le Canada.

Bon nombre de gens ont été surpris d'apprendre qu'une forte proportion des investissements dans l'infrastructure prévus dans le budget de 2018 pour les exercices précédent et actuel sont périmés. Personne ne devrait s'en surprendre, étant donné que ce scénario s'est déjà produit par le passé. En décembre 2016, j'ai signé un petit texte dans le magazine *Maclean's* au sujet des retards par le passé en ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure et j'expliquais que nous ne devrions pas nous attendre à ce que les investissements prévus dans l'infrastructure se déroulent autrement cette fois-ci. Sans surprise, les retards sont notamment ce dont il sera question ici aujourd'hui.

Des dépenses d'infrastructure périmées peuvent survenir pour diverses raisons.

Il y a premièrement le temps entre le dépôt du budget, l'adoption par le Parlement de la loi d'exécution du budget et le moment où Infrastructure Canada choisit des projets présentés par les provinces et les municipalités dans lesquels investir. Cela retarde de plusieurs mois la date du début de tout plan d'infrastructure. Nous l'avons également vu après le budget de 2009, alors qu'il y avait une plus forte demande pour des investissements dans l'infrastructure dans le creux de la grande récession et que les pays du G20 et d'autres prenaient des mesures concertées pour stimuler l'économie.

Deuxièmement, lorsque le gouvernement fédéral accepte d'investir dans des projets d'infrastructure, les provinces et les municipalités doivent y contribuer à la même hauteur que le gouvernement fédéral. Les ordres de gouvernement inférieurs doivent donc avoir une marge de manoeuvre financière et convenir que leur priorité est d'utiliser la marge de manoeuvre financière dont ils disposent pour investir dans l'infrastructure. Ils doivent aussi le faire de manière à être admissibles à recevoir du financement du gouvernement fédéral.

Cela nous amène au troisième point. Divers ordres de gouvernement peuvent avoir des priorités divergentes en matière d'infrastructure. Au gouvernement fédéral, nous avons cinq grandes priorités pour les investissements dans l'infrastructure: le transport en commun, l'infrastructure verte, l'infrastructure sociale, l'infrastructure liée au commerce et au transport et les collectivités rurales et nordiques. Ces priorités ont été énoncées pour la première fois dans le programme électoral du Parti libéral en 2015.

Par conséquent, compte tenu des ressources limitées à la disposition du gouvernement actuel à l'époque, il est raisonnable de présumer que les consultations avec les provinces et les municipalités quant à leurs priorités ont aussi été limitées. Néanmoins, même si les priorités ne correspondent pas parfaitement, nous nous serions attendus à ce que ce ne soit pas difficile d'arrimer un projet d'infrastructure rond dans un trou carré pour le financement, si c'est ce que désirent ardemment les ordres de gouvernement.

Voilà qui nous amène à la quatrième raison qui explique peut-être pourquoi nous avons des dépenses d'infrastructure périmées: le besoin ou, plus exactement, l'absence de besoin. Nous pouvons examiner le besoin de diverses manières. Si les investissements dans l'infrastructure servent à stimuler l'infrastructure ou l'économie à court terme, il faut regarder l'étape à laquelle nous nous trouvons dans le cycle économique. À l'heure actuelle, pour paraphraser ce qu'a dit la Banque du Canada dans le communiqué de presse qui a accompagné sa récente annonce sur le taux directeur, l'économie canadienne tourne pratiquement à plein régime, et il y a peu de ressources inutilisées sur le marché du travail, voire aucune. Par conséquent, il ne semble pas être absolument nécessaire à court terme de stimuler l'économie pour l'instant.

Toutefois, il y a peut-être un déficit d'infrastructure à long terme à combler. C'est ce qu'a fait valoir à l'automne 2016 le Conseil consultatif en matière de croissance économique du ministre des Finances. Il estime que le déficit d'infrastructure est de 250 milliards à 1 billion de dollars; la fourchette est de toute évidence énorme. N'empêche que le point était clair: le déficit d'infrastructure est gigantesque.

Cependant, cette affirmation a été contredite par un rapport publié en juin 2016 par le McKinsey Global Institute. Dans ce rapport intitulé *Bridging global infrastructure gaps*, le McKinsey Global Institute a estimé que le Canada n'avait pas de déficit d'infrastructure global en se fondant sur les investissements passés et prévus dans l'infrastructure et les besoins futurs en la matière. Par ailleurs, le McKinsey Global Institute a reconfirmé cette conclusion en octobre 2017 dans une note subséquente intitulée « Bridging infrastructure gaps: Has the world made progress? »

Cette conclusion est importante, parce que, contrairement aux analyses canadiennes mentionnées par le Conseil consultatif, le McKinsey Global Institute a recours à la démarche qui s'approche le plus de la pratique exemplaire, c'est-à-dire la compréhension du stock d'infrastructure actuel et de sa durée de vie utile restante ainsi qu'une évaluation des besoins futurs en fonction des prévisions ayant trait aux données démographiques, à l'activité économique, à l'environnement et aux changements climatiques et à l'innovation technologique. Au Canada, nous n'appliquons aucune de ces pratiques exemplaires, alors que d'autres ont tendance à en appliquer certaines, mais pas toutes.

Par exemple, en Nouvelle-Zélande, Wellington et Auckland ont mis au point des architectures de données évoluées qui vous permettent de voir la durée de vie utile restante des conduites enfouies sous les rues des villes grâce à une application sur votre téléphone intelligent. Par ailleurs, le Royaume-Uni est le pays qui établit littéralement la manière de réaliser une analyse des besoins futurs en matière d'infrastructure. En Nouvelle-Galles du Sud, en Australie, le secteur public a recours à des procédés analytiques pour générer le plus de valeur possible des friches industrielles existantes et il envisage les investissements en installations nouvelles qu'en tout dernier recours. D'autres endroits emboîtent le pas pour mieux comprendre leur infrastructure et leurs besoins futurs.

● (1645)

Quelle est la suite des choses? Si le gouvernement fédéral souhaite appuyer les investissements que font d'autres ordres de gouvernement dans l'infrastructure tout en optimisant la valeur pour les contribuables, il devra envisager de mettre en place la bonne infrastructure de données pour renforcer la capacité avant d'investir dans l'infrastructure traditionnelle. Autrement, nous serons peut-être appelés de nouveau à discuter de la forte proportion de dépenses d'infrastructure périmées dans un avenir assez rapproché.

Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Bartlett.

Vous avez six minutes, monsieur Chong.

**L'hon. Michael Chong:** Merci, madame la présidente.

Monsieur Bartlett, je comprends que vous pensez qu'il n'est peut-être pas nécessaire de stimuler l'économie actuellement, mais nous avons manifestement des besoins en matière d'infrastructure au pays et un déficit d'infrastructure à combler.

J'aimerais savoir si vous êtes d'accord avec l'affirmation selon laquelle un dollar investi aujourd'hui dans l'infrastructure vaut mieux qu'un dollar investi dans cinq ans dans l'infrastructure, compte tenu de l'inflation et du rendement du capital investi. Ce n'est pas vrai que l'argent que nous investirons d'ici une décennie, d'ici 5 à 10 ans, est équivalent à l'argent que nous pourrions investir aujourd'hui. Un dollar investi aujourd'hui aura une incidence beaucoup plus grande qu'un dollar investi dans 5 ou 10 ans.

**M. Randall Bartlett:** Je crois que c'est vrai de manière générale, mais je crois que l'étape à laquelle nous nous trouvons dans le cycle économique est aussi importante. Je crois qu'un dollar investi dans l'infrastructure lorsque nous connaissons un choc économique négatif a une incidence beaucoup plus grande sur l'économie qu'un dollar investi lorsque l'économie tourne plus qu'à plein régime.

**L'hon. Michael Chong:** Vous avez raison, et j'avance que notre économie ne tourne pas à plein régime en ce qui a trait à la croissance de la productivité. Notre croissance de la productivité accuse un retard par rapport à celle de bon nombre de nos concurrents économiques. La croissance de notre PIB par habitant est épouvantable. Elle accuse un retard par rapport aux données de nos concurrents parmi les pays du G7. Nous aimons parler des données brutes, mais notre croissance économique est en fait assez épouvantable, lorsque nous creusons un peu et que nous examinons les données par habitant.

Si nous prenons le PIB global prévu par le gouvernement et que nous présumons que la population augmentera d'environ 1,2 % par année, ce qui correspond aux plus récentes données disponibles, nous anticipons une croissance du PIB par habitant d'environ 0,5 % pour les trois prochaines années. Ce n'est pas ce que j'appelle une croissance économique très forte, surtout compte tenu de l'énorme inflation des actifs dans le bilan, en particulier dans le secteur immobilier au cours des dernières années. Ce n'est donc pas surprenant que l'endettement des ménages canadiens atteint des niveaux de plus en plus élevés; les Canadiens doivent s'endetter pour financer leur mode de vie, parce qu'ils ont de la difficulté à payer leurs factures.

Je me pose des questions concernant un autre aspect ayant trait à l'infrastructure. Les données de Statistique Canada continuent d'indiquer — la dernière fois c'était en novembre — que la durée des déplacements des Canadiens est de plus en plus longue. La Banque TD a publié un rapport il y a quelques années sur la perte de productivité découlant de la congestion et des bouchons de circulation. De mémoire, je crois qu'il était question dans le rapport que l'augmentation de la perte de productivité dans la seule région du Grand Toronto coûtait des milliards de dollars par année. Le problème des déplacements et de la congestion s'aggrave; la durée des déplacements augmente, selon les plus récentes données de StatCan. Il faut donc investir dans cette infrastructure et le faire maintenant plutôt que dans 5 ou 10 ans, si nous ne tenons pas compte que notre production industrielle et d'autres mesures tournent peut-être à plein régime en raison de ce problème de productivité que nous avons, c'est-à-dire une perte de productivité.

Vous avez notamment dit que nous n'avons pas suffisamment de données, et je crois que M. Dahlby y a également fait allusion dans son exposé. Je crois que c'est aussi à ce problème que se bute le directeur parlementaire du budget: nous n'avons tout simplement pas de données. Les documents relatifs au budget de 2018 sont incomplets en ce qui a trait aux prévisions du gouvernement en matière d'infrastructure. Nous pouvons seulement recenser la moitié des projets dans la phase 1, ce qui représente 14,4 milliards de dollars. Le quart des fonds affectés aux infrastructures sont périmés dans les anciens et les nouveaux programmes d'infrastructure. Nous n'avons tout simplement pas les données. Les Canadiens n'ont pas les données. Vous n'avez pas les données, et je ne sais pas comment nous pouvons entreprendre un plan d'infrastructures de plus de 100 milliards de dollars sur 10 ans, sans données, sans planification. J'ai l'impression que le gouvernement doit faire preuve d'une plus grande transparence à notre égard quant à ses plans, et il doit rectifier le tir.

J'aimerais entendre vos commentaires sur ces deux questions générales: l'argent investi aujourd'hui plutôt que dans 5 ou 10 ans et l'insuffisance de données.

● (1650)

**M. Bev Dahlby:** Eh bien, je suis d'accord avec M. Bartlett. Cela dépend aussi de la motivation à dépenser. Encore une fois, si l'objectif était de stimuler l'économie — et je ne suis pas d'accord avec vous concernant la nécessité de stimuler l'économie au pays —, ce n'est plus le cas. Nous aimerions évidemment profiter des avantages de l'infrastructure le plus tôt possible, mais les projets de grande envergure, comme ceux auxquels vous avez peut-être fait allusion en vue de réduire la congestion dans les grandes villes, nécessitent beaucoup de temps et de planification. Il n'est souvent pas possible d'exercer des pressions dans de tels cas pour faire respecter un certain échéancier.

Je crois que nous devons examiner de manière distincte ces deux types de dépenses d'infrastructure. Comme je l'ai mentionné dans mon exposé, je vois assez négativement l'idée selon laquelle les dépenses d'infrastructure sont une manière efficace de stimuler l'économie.

**M. Randall Bartlett:** Pour compléter sa réponse, une partie de la question des données ne relève pas seulement du gouvernement. Même si c'en est une grande partie et que nous avons besoin de plus de renseignements en temps plus opportun, à mon avis, ce qui explique une partie du manque d'information, comme les représentants du bureau du directeur parlementaire du budget en ont aussi parlé, c'est que les dépenses d'infrastructure sont souvent rapportées par d'autres ordres de gouvernement selon une comptabilité de caisse modifiée. C'est seulement lorsque les reçus sont remis que ces dépenses sont reconnues et comptabilisées dans le cadre fédéral. C'est en soi un petit problème, soit le moment qui s'écoule entre l'approbation et la réception des reçus qui nous permettent de comprendre les sommes qui ont été investies et les endroits où l'argent a été investi.

En ce qui a trait aux données et surtout à la pleine compréhension de notre infrastructure, de sa durée de vie restante, des endroits où il y a des besoins ou des endroits problématiques dans l'exemple de la congestion, comme vous l'avez soulevé, avons-nous vraiment de bonnes données pour comprendre exactement les endroits où cela se trouve et la meilleure manière de procéder? Lorsque nous discutons du déficit d'infrastructure, il y a le déficit global. Par ailleurs, nous investissons peut-être de manière excessive dans certains endroits, alors que les investissements sont considérablement insuffisants ailleurs, mais nous n'avons pas l'architecture de données en place pour vraiment comprendre exactement les endroits où cela se trouve. Nous le savons dans certains cas, parce que nous pouvons le voir, mais il arrive souvent que nous ne sachions pas exactement si nos investissements sont ce qui est nécessaire en vue de répondre le plus efficacement possible à nos besoins présents et futurs.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Hardie, allez-y.

**M. Ken Hardie:** Merci, madame la présidente; merci, messieurs.

Le rendement global du Canada dans bon nombre de dossiers différents est inégal. Nous avons de grandes villes où les choses se déroulent d'une certaine manière, puis nous avons de vastes étendues de régions rurales parsemées de petites collectivités. Je crois que le défi pour un gouvernement fédéral qui essaie de mettre en oeuvre des programmes dans l'ensemble du pays est non seulement d'améliorer le rendement, mais aussi de voir à l'équité.

Monsieur Dahlby, vous disiez que nous ne dépensions pas assez dans les régions rurales. J'aimerais souligner que le gouvernement a en fait énormément parlé, par exemple, de l'amélioration de l'accès à Internet haute vitesse dans les régions rurales, ce qui se veut en soi quelque chose qui stimule les activités sociales, économiques et commerciales. Comme vous le savez peut-être, le gouvernement fédéral est maintenant disposé à payer 60 % de la facture. Évidemment, si la province accepte d'assumer 30 % des coûts, il ne reste plus qu'une petite part aux petites municipalités à payer, et c'est à espérer qu'elles en auront les moyens.

Expliquez-nous brièvement comment nous pourrions uniformiser les investissements dans l'infrastructure pour améliorer la situation des régions qui en ont grandement besoin.

**M. Bev Dahlby:** Ne prenez pas mes commentaires sur la diminution de l'attention accordée aux petites collectivités et à celles des régions rurales comme une critique. En fait, c'est peut-être une bonne chose. Dans notre précédent rapport en 2015, nous critiquions les projets d'infrastructure antérieurs à 2016, parce qu'il y avait un trop grand nombre de petits projets. Nous avons examiné le tout, et Nut Mountain, en Saskatchewan, soit une ville non loin de chez moi, a reçu environ 250 $.

Dans le cas des petites collectivités, je crois qu'il devrait y avoir d'autres mécanismes en place, au lieu d'avoir des investissements très ciblés dans des projets précis. Je crois que le Fonds de la taxe sur l'essence est le mécanisme adéquat pour financer l'infrastructure des petites collectivités. Il y a un certain parti pris à l'égard des petites collectivités dans le cas du Fonds de la taxe sur l'essence dans ma province, l'Alberta, parce qu'il y a un montant de base de 50 000 $ en plus d'un montant par habitant. Je dirais que la province pourrait faire en sorte que cela favorise encore plus les petites collectivités en ce sens. Selon moi, les transferts généraux aux provinces ainsi que le transfert des fonds directement aux petites collectivités seraient de loin le meilleur mécanisme pour aborder cet enjeu. Ce serait mieux que d'essayer de trouver un grand nombre de petits projets à réaliser dans ces collectivités.

Je rappelle que je viens d'une région rurale de la Saskatchewan. À l'instar de nombreux fiers Albertains, mes racines sont en Saskatchewan. Ma soeur est administratrice municipale à Star City, en Saskatchewan. J'ai un profond sentiment d'attachement à l'égard de la Saskatchewan rurale et de ses problèmes, mais je crois que le mécanisme qu'utilise le gouvernement fédéral n'est pas vraiment approprié.

● (1655)

**M. Ken Hardie:** Dans la même veine, tournons-nous maintenant vers l'étranger. Monsieur Bartlett, vous avez mentionné qu'en comparaison avec d'autres endroits notre rendement ou notre manière d'aborder ou de gérer ces choses laissent à désirer. Par contre, que pensez-vous des défis que pose ici la séparation des pouvoirs entre le gouvernement fédéral et les autres ordres de gouvernement? Y a-t-il des obstacles systémiques qui nous empêchent peut-être d'avoir un rendement aussi bon que celui que vous voyez dans les autres pays?

**M. Randall Bartlett:** Je crois que, dans le contexte précis du Canada, le cadre de notre fédération est évidemment différent de la réalité des autres pays, mais les pays avec lesquels je nous compare actuellement sont aussi des pays du Commonwealth. Des comparaisons sont possibles entre ces pays. Du point de vue géographique, un pays comme l'Australie est aussi assez étendu, et sa géographie est diverse. Le Canada et l'Australie ont également une réalité culturelle et historique très similaire. À mon avis, il n'y a rien sur le plan législatif qui empêche le gouvernement fédéral de jouer le rôle que je suggère et de collaborer avec les provinces et les municipalités pour vraiment stimuler la création d'une meilleure architecture de données pour l'infrastructure. Nous pourrions en fait dire que le gouvernement fédéral est le mieux placé au Canada pour s'engager dans cette voie et mettre en place un système uniforme pour répertorier l'ensemble de l'infrastructure au Canada.

**M. Ken Hardie:** Il ne me reste plus beaucoup de temps, mais j'aimerais que vous nous expliquiez la forme que prendrait ce cadre de données.

**M. Randall Bartlett:** Avec plaisir. En Nouvelle-Zélande, les autorités utilisent une architecture de métadonnées où elles peuvent en gros déterminer qu'elles ont un égout, une conduite d'eau potable et divers autres éléments d'infrastructure. Nous devons déterminer comment recenser ces éléments de la même façon. C'est en cours en Nouvelle-Zélande, et cette pratique se répand partout au pays. Il y a donc des exemples d'endroits où les autorités le font déjà.

Ensuite, nous pouvons cataloguer l'ensemble de l'infrastructure et rassembler ces données pour comprendre exactement les endroits où nous avons actuellement des besoins d'infrastructure et où nous en aurons.

Pour ce qui est des gouvernements infranationaux, nous pouvons souvent voir au sein du même gouvernement infranational des villes qui répertorient leur infrastructure différemment. Bref, nous ne pouvons même pas comprendre les données dans cette région et encore moins dans l'ensemble du pays.

**M. Ken Hardie:** Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Bartlett.

Madame Sansoucy, vous avez la parole.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, monsieur Dahlby, de votre intervention. Mes questions s'adressent toutefois à M. Bartlett.

Monsieur Bartlett, comme vous le savez, le gouvernement a récemment annoncé la création de la Banque de l'infrastructure du Canada, dans laquelle il va investir des fonds publics de 35 milliards de dollars. Cette banque d'investissement aura pour objectif premier de générer d'énormes profits pour le secteur privé.

Je représente une circonscription qui comprend 25 municipalités dont la population varie entre 500 et 56 000 habitants. Les critères qui ont été établis pour cette banque quant à l'envergure des projets et au taux de rentabilité, notamment, ne correspondent pas à la réalité de ma circonscription. Je pense que c'est le cas également pour la plupart des circonscriptions rurales. Or, au NPD, nous sommes d'avis que les fonds publics investis doivent avoir des répercussions sur tous les secteurs de l'économie et créer de bons emplois.

Nous sommes aussi d'avis qu'en finançant lui-même les projets d'infrastructure, le gouvernement aurait réduit les coûts pour les générations futures grâce à des taux d'intérêt moins élevés que ceux de la Banque, ce qui aurait limité les risques. Tout cela est d'autant plus évident si l'on pense au cas de l'Australie, où une banque de ce genre a été créée au cours des 20 dernières années et où les résultats ont été catastrophiques. Selon M. Rod Sims, qui est président de l'Australian Competition and Consumer Commission, les Australiens en paient encore le prix. Leur économie a subi un dur coup.

En tant qu'économiste, que pensez-vous de ce modèle destiné à privatiser les infrastructures, qui coûtera cher aux Canadiens, mais qui bénéficiera au secteur privé?

● (1700)

[*Traduction*]

**M. Randall Bartlett:** En ce qui concerne la Banque de l'infrastructure de manière générale, même si je suis d'accord que les petites collectivités et celles des régions rurales n'en profiteront peut-être pas autant que les grandes villes, je crois que les mécanismes traditionnels pour financer l'infrastructure demeureront en place. Je crois que cela entrera encore en ligne de compte et que la Banque de l'infrastructure est vraiment seulement un petit élément d'un tout. Je ne pense donc pas que cela risque vraiment de faire en sorte que ces collectivités soient privées d'investissements dans l'infrastructure qu'elles auraient autrement obtenus.

En ce qui a trait à la Banque de l'infrastructure, les questions que nous nous posons précisément à l'Institut des finances publiques et de la démocratie ont en gros trait à l'analyse de rentabilisation de la Banque; nous voulons déterminer si la manière dont se feront les investissements dans l'infrastructure permettra aux contribuables d'en avoir le plus pour leur argent. Par exemple, nous comparons le coût de financement, nous examinons l'avantage de la mobilisation du secteur privé et nous déterminons si cela mènera globalement à plus d'investissements et d'innovation dans l'infrastructure; voilà les questions fondamentales. C'est difficile à dire, parce que le Canada n'a pas beaucoup d'expérience globalement en la matière.

Par contre, nous savons que les fonds de pension canadiens n'ont pas beaucoup d'expérience dans les investissements en installations nouvelles et que le taux de rendement requis pour les investissements en installations nouvelles est beaucoup plus élevé que si vous achetiez une infrastructure existante qui génère déjà des revenus, parce qu'il faut tenir compte du risque associé au revenu. En discutant avec le secteur privé et des représentants gouvernementaux et en assistant à des conférences où il en était question, nous avons notamment entendu les attentes en matière de rendement et nous avons entendu certains demander si cela permet une utilisation optimale de l'argent des contribuables. J'ai récemment participé à un événement organisé par le Forum des politiques publiques, et c'était l'un des éléments dont il a été question.

Il y a notamment l'idée de faire payer les utilisateurs, soit un concept qui est certainement beaucoup plus efficace sur le plan économique, mais nous devons aussi nous demander si les Canadiens continueront d'utiliser cette infrastructure et si notre économie et notre société en profiteront plus globalement. Ces questions demeurent encore sans réponse.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Nous n'avons pas de partenariats public-privé en matière d'infrastructures depuis de très longues années. Votre institut a-t-il fait un survol des expériences d'autres pays qui utilisent des partenariats public-privé depuis longtemps? Comment pourrions-nous bénéficier de ces expériences?

[*Traduction*]

**M. Randall Bartlett:** Pour ce qui est des partenariats public-privé, dans le contexte de la Banque de l'infrastructure du Canada, ces deux concepts ne s'excluent pas mutuellement. Il y en a un qui est un mécanisme ayant trait à la conception, à la construction, au fonctionnement, au maintien et au financement. Ces concepts ne s'excluent donc pas nécessairement mutuellement. La Banque de l'infrastructure du Canada pourrait avoir recours à des partenariats public-privé à des fins d'investissement.

En ce qui a trait généralement aux partenariats public-privé, d'après l'expérience dans le monde et au Canada, nous ne savons pas encore si cela procure un avantage net. L'expérience semble sous-entendre qu'en fin de compte il y a un compromis. Le coût de financement est plus élevé avec des partenariats public-privé, mais les projets sont plus susceptibles de respecter les échéanciers et les budgets. Pour en déterminer l'avantage net, il faut examiner ce compromis. Si le respect des échéanciers et des budgets est une priorité, les partenariats public-privé sont vus comme une solution très efficace pour y arriver, mais le coût de financement global sera plus élevé.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** J'aimerais connaître votre opinion sur un élément qui a été discuté au cours de la première heure.

Dans sa récente analyse, le directeur parlementaire du budget a révélé que, même s'il y avait eu une promesse du gouvernement libéral de stimuler l'économie en investissant dans les infrastructures, le PIB n'avait augmenté que de 0,1 %, ce qui est très peu.

Comment peut-on expliquer que les sommes déjà investies dans les infrastructures n'aient pas réellement stimulé l'économie?

[*Traduction*]

**M. Randall Bartlett:** Comme les représentants du bureau du directeur parlementaire du budget l'ont mentionné, je crois que deux éléments l'expliquent.

Premièrement, les sommes investies sont moindres que ce qui avait été prévu à l'époque du budget de 2016.

Deuxièmement, l'économie n'était pas à la même étape du cycle économique qu'elle était à l'époque du budget de 2009, et c'est à cette époque que les multiplicateurs budgétaires inclus dans le budget de 2016 ont été publiés. À cette époque, il y avait très peu de risque de voir la Banque du Canada augmenter considérablement les taux d'intérêt.

Par ailleurs, l'écart entre les niveaux de production actuels et les tendances en la matière au Canada était beaucoup plus grand à l'époque. Bref, chaque dollar investi dans l'infrastructure aurait eu une incidence beaucoup plus grande sur l'économie, parce que vous aviez une marge de manoeuvre économique beaucoup plus grande. Vous aviez aussi beaucoup de ressources à votre disposition dans le secteur de la construction, parce que les gens n'investissaient pas dans le secteur immobilier ou l'infrastructure privée et que les gens n'avaient pas nécessairement d'emploi à l'époque. Cela permettait donc de mettre à profit beaucoup de ressources qui étaient devenues disponibles en raison de la crise. Si nous avions eu un écart de production aussi grand qu'à l'époque, les effets, dollar pour dollar, auraient pu être aussi importants qu'à l'époque.

● (1705)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Bartlett.

M. Badawey a la parole.

**M. Vance Badawey:** Merci, madame la présidente.

Je vais reprendre là où j'étais rendu avec les témoins précédents.

Dans la plupart des cas, on a vu bien des retombées économiques pour les municipalités. En plus, les investissements dans l'infrastructure ont eu pour objet de compenser les coûts municipaux relatifs aux perceptions d'impôt des municipalités, aux tarifs municipaux que doivent payer les contribuables, et au traitement de l'eau et des eaux usées, et chaque investissement réalisé compense, comme M. Chong l'a fait valoir plus tôt, le fardeau sur les contribuables qui essaient d'assumer les dépenses quotidiennes de leur ménage.

Nous voyons aussi qu'on a exploité efficacement les deux réserves qui, honnêtement, sont très minimes à l'échelon municipal, ainsi que les capitaux. À titre d'exemple, au moment de la déréglementation de l'hydroélectricité en Ontario, bien des municipalités ont fini par louer ou vendre leurs services d'hydroélectricité, si bien qu'elles ont reçu des dividendes annuels dont elles ont ensuite pu se servir pour faire leur contribution d'un tiers auprès des échelons supérieurs du gouvernement.

Nous avons aussi vu que les exigences financières visant à harmoniser bien des plans d'améliorations communautaires ont été rehaussées par les investissements des gouvernements fédéral et provinciaux, ce qui compensait, encore une fois, les problèmes ou le besoin pour les contribuables qui acquittent des impôts fonciers ainsi que ceux qui paient des tarifs pour le traitement de l'eau et des eaux usées d'avoir à complémenter ces coûts.

Enfin, je m'adresse aux deux témoins. Lorsque nous abordons la question dans l'optique qui a été la nôtre au cours des deux dernières années en ce qui concerne les résultats financiers sur les plans environnemental, économique et social et que nous nous assurons de travailler avec les municipalités à mettre en place un plan rigoureux de gestion des biens immobiliers fondé sur le cycle de vie des réparations, de l'entretien et, bien sûr, du remplacement, ne trouvez-vous pas positif que, bien que nous utilisions toujours ces termes couramment pour parler de stimulus économique, ce dernier se traduise par la création d'emplois, l'équilibre budgétaire pour permettre aux gens d'avoir des fonds à investir dans le marché, et ainsi de suite? Je pense qu'on a fait une contribution évidente grâce aux investissements dans l'infrastructure.

Pour en revenir à ma question, estimez-vous que le gouvernement devrait continuer de privilégier une optique axée sur trois résultats en ce qui concerne les questions économiques, environnementales et sociales, et les revenus qui en découlent? C'est la question numéro un.

La question numéro deux est celle de savoir si nous devrions, en fait, créer une enveloppe de financement plus durable pour accompagner les plans de gestion des biens immobiliers adéquats et rigoureux à l'échelon municipal.

**M. Randall Bartlett:** J'aimerais commencer par votre second point, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Le fait de travailler avec les municipalités à accroître leurs capacités en ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure et l'allocation des actifs est une excellente idée, et plus le financement est stable et prévisible pour l'infrastructure ou pour tout transfert, plus il est profitable parce qu'il permet aux villes de dresser ces plans triennaux, quinquennaux et décennaux et de pouvoir s'assurer de pouvoir faire ces investissements et planifier. J'y suis clairement favorable à ce que la prévisibilité et une bonne analyse sous-tendent les investissements, c'est clair.

Pour ce qui est des diverses approches à l'égard des investissements dans l'infrastructure, ou les catégories d'investissement, il pourrait s'agir des meilleures façons de procéder. Si on prend les pratiques exemplaires dans le monde entier, l'approche que nous privilégions au lieu de prédéterminer ce qu'elles sont pour ensuite dire que nous allons y accorder un tiers du financement à chacune — car, dans une certaine mesure, c'est un peu arbitraire — est plutôt de travailler avec les échelons inférieurs du gouvernement. Nous disons aux gens ce qu'ils ont et en quoi consistent leurs besoins — nous avons une approche établie pour ce faire — et nous accordons la priorité à ces investissements de façon à savoir exactement lesquels offriront les meilleurs avantages sociaux ou économiques à l'avenir. C'est vraiment l'approche à prendre parce qu'ils pourraient ne pas être divisés également. Vous pourriez décider d'allouer vos ressources davantage du côté social parce que les priorités y sont plus importantes que, par exemple, les transports, le commerce et les transports, ou quelque chose du genre.

● (1710)

**M. Vance Badawey:** À ce propos, vous trouvez avantageux ou correct que le gouvernement ait consulté la Fédération canadienne des municipalités et les associations provinciales pour s'assurer que « C'est votre plan que nous allons suivre et non le nôtre », et pour essayer de déterminer ce que ces secteurs d'investissement devraient être, de façon à ce que cela vienne vraiment d'eux et pas de nous.

**M. Randall Bartlett:** Absolument.

**M. Vance Badawey:** Deuxièmement, songez à certains de ces projets à court et à long terme. À titre d'exemple, ici à Ottawa, pensez aux solutions de relance à court terme relatives au SLR, le système léger sur rail, et à certains autres investissements réalisés dans la ville de Hamilton et ailleurs. Je regarde les députés d'en face et je pense aux millions de dollars d'investissements dont nous avons parlé dans l'infrastructure de nos propres circonscriptions. Oui, ils pourraient être considérés comme des investissements à court terme mais, au bout du compte, en plus des investissements à long terme qu'a mentionnés Bev, les deux sont avantageux. Encore une fois, cela dépend de la planification des municipalités par rapport aux attentes que nous leur imposerions.

**M. Randall Bartlett:** C'est juste et c'est...

**La présidente:** Soyez très bref, monsieur Barlett.

**M. Randall Bartlett:** Bien sûr.

Je pense que le rôle que peut jouer le gouvernement fédéral est celui d'aider à renforcer les capacités pour s'assurer que le cadre de planification est bien fait et que ces investissements profiteront autant que possible aux municipalités.

**M. Vance Badawey:** Excellent. Merci.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Sikand.

**M. Vance Badawey:** En passant, moi aussi je vais me mettre à parler quand vous ferez une intervention.

**La présidente:** D'accord, soyons respectueux.

Monsieur Sikand.

**M. Gagan Sikand:** Merci.

Monsieur Bartlett, j'ai lu un article de blogue à vous intitulé « Is Infrastructure a Public Good? No, Sort Of, and What Role for the Public and Private Sectors ». Dans cet article, vous laissiez entendre que la participation du secteur privé aux projets d'infrastructure publique peut, en théorie, avoir de nombreux avantages, surtout en faisant en sorte qu'il soit plus probable que les projets soient menés à bien dans les délais et le respect du budget. Cependant, en pratique, les partenariats public-privé au Canada n'atteignent souvent pas cet idéal. Comme vous l'avez écrit, « On n'a toujours pas déterminé si les PPP sont vraiment efficaces pour atteindre les objectifs énoncés et être profitables pour les contribuables ».

Dans quelle mesure les investissements du secteur privé dans les projets d'infrastructure influent-ils sur le respect des délais?

**M. Randall Bartlett:** Il est clair que la participation du secteur privé s'est révélée être profitable pour les investissements du secteur public tant en ce qui concerne le respect des délais que celui du budget. Je dirais que, en moyenne, c'est légèrement mieux. Cependant, au bout du compte, les avantages sont relativement modestes, et on s'interroge toujours sur les coûts de financement, qui sont toujours plus élevés parce que, au Canada, le gouvernement fédéral a évidemment les coûts de financement les moins élevés de toutes les administrations, en particulier par rapport au secteur privé, qui a une capacité d'emprunt relativement limitée. À cet égard, il y aura toujours des compromis, et je maintiens qu'on n'a toujours pas déterminé si les Canadiens et les contribuables bénéficient vraiment d'un avantage net.

**M. Gagan Sikand:** Pouvez-vous dresser une liste d'avantages et d'inconvénients des PPP?

**M. Randall Bartlett:** Au bout du compte, je pense que la question est vraiment celle de déterminer si les PPP font en sorte qu'il soit plus probable — je parle ici d'une probabilité accrue et non d'une hausse dramatique de la probabilité — qu'on respecte les délais et le budget, et si cette probabilité est compensée, en partie, par les coûts de financement plus élevés. Je pense que ce sont ces deux choses-là combinées.

Ce sont les investissements plus importants du secteur privé dont je ne suis pas sûr à 100 % quand je songe à la BIC, par exemple, à la concentration des investissements du secteur privé et aux discussions sur le recours aux innovations du secteur privé et ce genre de choses. J'ai travaillé à l'entente dans le secteur privé. Il est clair que les investisseurs de ce secteur jouissent d'avantages, et je pense qu'on s'attache plus à s'assurer qu'on obtienne le rendement qu'on recherche de ces investissements. Cependant, pour ce qui est d'offrir plus d'avantages aux Canadiens, tant sur le plan économique que social, je pense que c'est quelque chose qui est encore incertain.

**La présidente:** Monsieur Dahlby, vous avez le temps d'ajouter un commentaire.

**M. Bev Dahlby:** Oui, je crois que je suis d'accord avec son évaluation des partenariats public-privé et de leur efficacité.

Je pense qu'un point qui n'a pas été mentionné, cependant, est que le coût du financement public est sous-estimé, car il ne tient pas compte du montant d'argent des contribuables qui doit être prélevé pour financer le déficit du gouvernement ou le payer. Ces coûts sont considérables parce qu'une hausse des impôts entraîne un ralentissement de la croissance économique, une baisse de l'innovation, etc. Lorsque vous tenez compte de ces coûts, il est moins clair que les PPP sont plus coûteux.

● (1715)

**M. Gagan Sikand:** D'accord.

Je vais céder le temps qu'il me reste à l'honorable Robert Nault.

**L'hon. Robert Nault:** Merci beaucoup.

Je suis originaire d'une circonscription aussi grande que la France dans laquelle 22 Premières Nations vivent dans l'isolement, car il n'y a pas de routes pour s'y rendre. Je m'intéresse vivement au concept de ce qui est avantageux, ce qu'on appelait, il y a de nombreuses années, l'« édification de la nation ». Diefenbaker parlait de « voies d'accès aux ressources ». Il était entendu que le gouvernement fédéral devait participer directement à l'édification de la nation.

Il y a environ trois semaines, notre gouvernement a investi 1,6 milliard de dollars dans ma circonscription pour brancher 17 Premières Nations au réseau électrique. Il convient de dire que le secteur privé ne l'aurait jamais fait, en général, pas plus qu'il n'aurait construit la Transcanadienne, ou les voies d'accès aux ressources dans le Nord de l'Alberta ou le Nord de la Saskatchewan. Aucun de ces projets n'aurait été réalisé.

Pourquoi pensez-vous que le gouvernement du Canada a délaissé les projets d'édification de la nation dans le cadre du développement de l'infrastructure? Est-ce par crainte d'influer sur les compétences des provinces ou des municipalités ou d'avoir l'air de s'ingérer dans celles-ci? Notre pays est toujours sous-développé. Si vous traversez le Canada en voiture, comme je l'ai déjà fait à quelques reprises, il est complètement sous-développé. Il est construit en petites pièces le long de la frontière canado-américaine.

Il nous reste beaucoup de chemin à faire, et il est clair que nous pouvons accroître sensiblement notre productivité. Je suis simplement curieux de connaître votre analyse à court terme par rapport à votre analyse à long terme et de savoir ce que vous pensez de l'accent que nous mettons sur les petits projets municipaux alors qu'il reste tant à faire pour bâtir la nation.

**M. Bev Dahlby:** Je suis d'accord avec vous qu'il existe de nombreuses possibilités d'entreprendre des projets d'édification de la nation.

Mes collègues à la School of Public Policy & Governance ont mené une étude qui a montré un rendement énorme de l'investissement dans l'infrastructure de transport du Nord canadien. Ils l'ont rigoureusement documenté, et il y a d'autres propositions d'importants projets d'infrastructure à la grandeur du Canada en vue de bâtir la nation. Peut-être qu'une partie des 186 milliards de dollars sera affectée à ces importants projets. Ce serait, selon moi, un résultat très positif.

**L'hon. Robert Nault:** La seule critique que j'aurais à formuler, monsieur Bartlett, concernant ce que vous avez passé la journée à dire est que vous comparez des régions ou des pays si petits qu'ils entreraient plus de trois ou quatre fois dans ma circonscription. Lorsque vous parlez du pays de Galles ou de la Nouvelle-Zélande, je n'arrive pas à comprendre comment vous pouvez les comparer à ma circonscription du Nord de l'Ontario où on essaie de construire des infrastructures dans les 55 collectivités que je représente.

Il se trouve que je vis dans le Nord de l'Ontario, la région la plus riche en Amérique du Nord ou presque, mais nous ne l'avons toujours pas développé. Nous devrions avoir de meilleures comparaisons pour déterminer les avantages que nous pourrions tirer de l'ouverture du Nord, pas seulement le Cercle de feu — ce qui, bien sûr, enthousiasme beaucoup M. Ford et tout le monde —, car cela finira par se faire. Nous devons d'abord développer l'infrastructure des populations autochtones et des personnes qui vivent là-bas.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Nault.

Monsieur Bartlett, peut-être que vous pourrez répondre après la fin de la réunion.

**M. Randall Bartlett:** Avec plaisir.

**La présidente:** Monsieur Liepert.

**M. Ron Liepert:** Merci, messieurs.

Je veux revenir à la question concernant les politiques. Je ne critique pas uniquement le gouvernement actuel, car j'ai été député provincial de 2006 à 2012. Notre gouvernement provincial avait toujours de la difficulté lorsqu'il avait son plan de cinq ans ou plus pour l'infrastructure et que le gouvernement fédéral le remplaçait ensuite par un nouveau programme, qui devait être assorti de nouveaux projets et être financé en tiers.

Avez-vous une opinion sur la question de savoir si la politique voulant que ce programme de financement de l'infrastructure soit nouveau est juste ou si ce financement devrait être affecté à des projets qui ont déjà été cernés, à l'échelon municipal ou provincial? Ce financement pourrait-il vraiment faciliter la réalisation de ces projets?

● (1720)

**M. Bev Dahlby:** Je pense, encore une fois, que cela se rapporte à la conception de programme et à toute la question du financement de la fédération, d'une certaine façon. Je pense qu'il y a lieu d'égaler les subventions du gouvernement fédéral pour éventuellement orienter une partie des dépenses municipales et provinciales de façon à offrir des avantages nationaux ou des avantages qui débordent souvent les frontières provinciales ou municipales, sinon les politiciens favoriseront naturellement les projets très locaux. C'est leur responsabilité.

Pour ce qui concerne les autres projets, comme je l'ai mentionné, dans les petites administrations, il pourrait être préférable de verser un financement de base par l'intermédiaire du fonds de la taxe sur l'essence ou d'autres mécanismes. Cela soulève aussi la question du montant total des transferts du gouvernement fédéral au secteur provincial, c'est-à-dire, le Transfert canadien en matière de santé, le Transfert canadien en matière de programmes sociaux et la péréquation. Je pense qu'il y a lieu d'accroître les transferts totaux aux provinces compte tenu des pressions financières qui se sont fait sentir à cet échelon.

Pour ce qui est de savoir s'ils devraient financer un nouveau projet ou un projet existant qui ne peut pas démarrer, disons, pour des raisons financières, je pense qu'ils pourraient le financer entièrement si celui-ci était susceptible d'avoir des retombées avantageuses à l'échelle nationale ou provinciale.

**M. Ron Liepert:** Quelqu'un a-t-il une remarque brève à formuler? J'aimerais poser une autre question à ce sujet.

**M. Randall Bartlett:** Absolument, comme nous l'avons mentionné, c'est vraiment une question de travailler avec les municipalités et les provinces pour s'assurer qu'on finance des plans mûrement réfléchis pour que l'ensemble de ces municipalités et administrations infranationales puissent maximiser leur investissement, y compris les collectivités autochtones.

Lorsqu'il est question de nouvelles infrastructures par rapport aux anciennes infrastructures, je pense que, quel que soit le plan, le gouvernement fédéral a souvent accordé beaucoup d'attention aux nouveaux projets. Cela dit, il n'en demeure pas moins que la plupart d'entre nous conduisons chaque jour sur d'anciennes infrastructures qui ont besoin d'entretien, de modernisation et, potentiellement, d'une expansion. Je pense que nous devons nous attacher à en tirer profit autant que possible pour les contribuables en nous assurant que c'est aussi dans ces infrastructures qu'on investit.

**M. Ron Liepert:** Je dois vous interrompre, car je veux parler des PPP. On a abordé plus tôt le modèle de PPP. Certaines personnes autour de cette table ont exprimé des points de vue politiques contraires au mien. Je sais qu'en Alberta, nous avons eu des projets de PPP très fructueux. Je pense qu'il est préoccupant que la banque de l'infrastructure se serve de l'argent des contribuables pour garantir certaines de ces questions.

Au chapitre des PPP, vous n'avez pas du tout parlé de leur troisième phase, soit celle de l'entretien. Qu'on construise des routes ou des écoles selon le modèle PPP, il a été prouvé que le contrat d'entretien à long terme pour ces installations dans 30 ans sera meilleur au bout du compte qu'il l'aurait été s'il avait été confié aux municipalités ou aux conseils scolaires. Il sera exécuté à un coût plus abordable que ç'aurait été le cas si un organisme gouvernemental s'en chargeait pendant 30 ans.

J'aimerais que vous vous prononciez brièvement tous les deux sur le fait d'envisager un projet de PPP sur 30 ans plutôt que de seulement considérer son coût de construction.

**M. Bev Dahlby:** Je pense que c'est juste. Le PPP pourrait être un meilleur incitatif pour assurer la qualité et l'entretien de l'infrastructure que l'a été une bonne partie des projets de construction financés et supervisés par le gouvernement, alors je pense que c'est un des points forts du mécanisme de PPP.

**M. Randall Bartlett:** J'estime aussi, cependant, que nous n'avons pas une grande expérience pour ce qui est de signer ces contrats et de les mener à bien. Bien qu'on connaisse des exemples de cas très réussis, d'autres ne l'ont pas été, non seulement au Canada, mais aussi à l'étranger. Je pense que cela a beaucoup à voir avec le contrat de construction relatif aux PPP; il est très important de signer un bon contrat. Il arrive souvent que des gouvernements ne le fassent pas, si bien qu'ils finissent par être perdants.

**M. Ron Liepert:** Je suis d'accord.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Merci, messieurs, pour l'information très précieuse que vous nous avez donnée dans le cadre de notre étude.

Le Comité doit maintenant s'acquitter de quelques tâches. Nous devons adopter un budget pour cette étude en particulier. La greffière le fait circuler à l'instant.

Il s'agit vraiment d'un montant élevé, d'un total de 22 200 $. C'est beaucoup d'argent.

● (1725)

**L'hon. Michael Chong:** Je propose l'adoption du budget.

**La présidente:** Vous proposez d'adopter le budget? Vous ne l'avez pas vu. Nous devons nous assurer de faire les choses dans les règles de l'art.

(La motion est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*]

**La présidente:**J'ai besoin que vous approuviez un petit paragraphe qui sera publié sur notre site Web et sur Twitter. Nous devenons très avancés sur le plan technologique avec les gazouillis et le site Web.

En avez-vous tous une copie? C'est plus rapide si vous l'avez.

Tout le monde en a une. L'avez-vous lue?

**Une voix:** M. Chong est en train de la lire.

**La présidente:** C'est pour le site Web.

Je suis désolée, pourquoi tout le monde ne l'a-t-il pas reçue?

Madame Sansoucy et monsieur Aubin, l'avez-vous maintenant? C'est bien.

C'est d'accord?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** Le ministre Sohi sera avec nous le lundi 30 avril, et nous nous attendons à avoir un rapport provisoire concernant l'étude sur l'infrastructure que nous mènerons le 28 mai ou le 4 juin.

Oui, monsieur Liepert?

**M. Ron Liepert:** Cela signifie-t-il que le voyage à Vancouver et à Seattle est annulé?

**La présidente:** Non, nous aurons peut-être la réponse demain. Nous attendons toujours de savoir.

En ce qui concerne les sépultures de guerre marines, un rapport provisoire sera prêt pour nous le lundi 7 mai.

Il y a une autre question que je voulais poser — à M. Aubin en particulier. Il y a un an, des représentants du Bureau de la sécurité des transports étaient venus nous parler de la sécurité aérienne, et il y restait 60 questions en suspens depuis très très longtemps. Une année s'est maintenant écoulée, et je suggère que si nous pouvons trouver le temps dans notre horaire, peut-être que nous devrions les inviter à nouveau afin de continuer à exercer des pressions sur eux, en quelque sorte, pour s'assurer qu'ils ont donné suite à ces recommandations, qui étaient assez importantes. Si nous arrivons à trouver une tranche horaire pour ce faire, les membres du Comité y consentiraient-ils? Oui? D'accord.

Pour ce qui concerne l'étude sur les véhicules automatisés et branchés, nous devons prévoir une réunion de plus. Nous envisageons le mercredi 2 mai, à moins que nous partions en déplacement, mais je vous reviendrai là-dessus.

D'accord. Merci à tous. À mercredi.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

## PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

## SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyright therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca